

351045



MEMORIA DESCRIPTIVA  
=====

Correspondiente a una PATENTE DE INVENCION, por VEINTE años para todo el territorio español, a favor de Don Miguel SANCHIS PASTOR, de nacionalidad española, residente en VALENCIA, c/. Mosén Febrer, núm. 23, por: "APARA DETECTOR DE DESCENSO DE PRESION EN CAMARAS NEUMATICAS DE VEHICULOS".

-----

- Se refiere la presente Memoria Descriptiva que se une a solicitud de registro como Patente de Invención a un "Aparato detector de descenso de presión en cámaras neumáticas de vehículos", cuyas características de novedad le confieren la cualidad de aportar a los fines que se persiguen ventajas mas que suficientes para aspirar en derecho al privilegio del registro que se solicita, posibilitando la aparición en los pilotos ópticos a este efecto instalados en los salpicaderos o cuadro de mando del vehículo de que se trate, del aviso luminoso de la pérdida de presión a que se refiere el enunciado
- 5.
- 10.



y de forma tal, que por el piloto señalizador queda localizada la cámara averiada.

5. Se comprende, que si el vehículo rueda sobre cubierta sin cámara, el aparato es de aplicación directamente a las ciudades cubiertas.

En cualquier caso basta poner el contacto para el arranque del motor, para poder distinguir si se parte de ruedas perfectamente hinchadas.

10. Una vez el vehículo en marcha, la pérdida de presión queda acusada en el mismo momento en que se inicia, incluso con una sensibilidad de 50 grs. evitándose por tanto, que la rueda llega a deshincharse completamente, con la correspondiente repercusión en la seguridad de los ocupantes.

15. No es necesario extenderse mucho para que queda clara la extraordinaria utilidad del aparato que se preconiza, pero si queremos destacar las mas importantes, que corresponden de un lado a la antedicha de evitar la iniciación de un recorrido cuyas ruedas en condiciones deficientes, no apreciables a simple vista, pero sí, punto de partida de consecuencias mas graves y desde luego de indebidos funcionamientos metánicos.
- 20.

De otro lado se evitarían gran parte de esos accidentes realmente catastróficos y cuyas causas, generalmente difíciles de determinar a posteriori, no son sino producidas por reventones que llevan consigo la pérdida de la dirección.

25. Aumenta la confiabilidad en el vehículo, puesto que antes de actuar sobre el motor de arranque, el conductor ya sabe si puede hacerlo, o si bien por el contrario ha de atender primero a subsanar la falta de presión.

30. Permite también controlar, por parte del usuario, si la presión alcanzada por el compresor de un surtidor o garaje es



la correcta o deficiente, independientemente del control que el operador realiza por su parte.

5. Subsana la omisión que hasta el presente se da en los vehículos sobre un dispositivo de estas características, cuya consecuencia es mas inmediata sobre la seguridad de los pasajeros, que sobre la del vehículo.

10. Para los automóviles de gran peso, asegura el perfecto control incluso en las ruedas gemelas, acusando el piloto si se trata de la interior o la del exterior, y, naturalmente, si son las delanteras o traseras.

Permite adoptar en el instante preciso la imprescindible medida de seguridad de disminuir la velocidad del vehículo, tan pronto se ilumina un piloto.

15. Su coste es inferior al de cualquier otro dispositivo de control y su instalación no perturba el normal funcionamiento de todos los elementos del vehículo que lo adopten.

La sensibilidad es graduable, por lo que cualquier aparato puede ser sometido a las exigencias de las características del vehículo al que se acopla.

20. Es muy fácilmente instalable, incluso sobre los automóviles ya entregados a los usuarios, sin necesidad de que éstos se vean privados del uso del automóvil mas tiempo que el necesario para un engrase corriente.

Tampoco encarece los vehículos aún en fabricación.

25. Mejor se comprenderá la descripción del dispositivo que nos ocupa, apoyándonos en los dibujos que se acompañan, y que representando una manera de llevarlo a la práctica, se entiende que carece de carácter limitativo en sus detalles toda vez que se citan solamente, a título de ejemplo.

30. La figura A., representá una vista del conjunto semisec-



cionado.

La figura B., presenta una vista en sección en posición de ruedas correctas.

5. La figura C., representa en sección el mecanismo detector con las ruedas incorrectas.

La figura D., representa en alzada la aplicación contra una rueda parcialmente fraccionada.

La figura E., representa una vista en sección y otra en alzada interna el dispositivo detector.

10. La figura F., representa la rueda vista de lado.

La figura G., representa la rueda en sección transversal.

La figura H., representa en sección longitudinal y vista frontal del cilindro soporte del mecanismo detector.

15. La figura I., representa las vistas correspondientes del tapón de culata del cuerpo anterior.

La figura J., representa en las mismas posturas, al tapón guía del vástago de accionamiento.

La figura K., representa la arandela de contacto.

La figura L., representa el vástago de accionamiento.

20. La figura LL, representa el muelle.

La figura M., representa el tope de contacto.

La figura N., representa la membrana de goma sensible a la presión.

La figura Ñ., representa su tuerca guía.

25. La figura O., representa tres vistas del soporte del mecanismo que recibe el impulso del equipo detector.

La figura P., representa su tuerca de fijación.

La figura Q., representa su puente de contacto.

La figura R., representa su contacto permanente.

30. La figura S., presenta un esquema de la instalación.



La figura T., presenta un esquema del funcionamiento del circuito.

La figura V., representa un esquema de aplicación a ruedas gemelas.

5. La figura X., representa el esquema del circuito abierto y cerrado.

La figura Y., representa una manera de acoplar el visor al salpicadero.

10. Sustancialmente consiste en un mecanismo sensible y otro receptor de la señal, que a su vez lo trasmite a las luces piloto.

15. El primer subconjunto lo forma un cuerpo cilíndrico -1- figuras A y H, hueco provisto con un extremo de un tapón cula- ta -2- figuras A, B é I, y por su otro extremo lleva un tapón -3- figuras A, B, G y J, dotado de un cuello que actúa de guía al desplazamiento de un vástago a lo que contribuye la presencia de la tuerca guía -4- figuras A, B, C y Ñ ventajosamente roscada.

20. El vástago -5- figuras A, B, C y L queda requerido por el muelle -6- figuras A, C y LL, entre la tuerca anterior y el pasador -7- figuras A, C y L a este efecto incorporado.

En su extremo exterior, va provisto de un tope de contacto -8- figuras A, B, C, D, G, M y X asegurado mediante la tuerca -9- figuras A y L.

25. El extremo interno de este vástago, va dotado del tornillo de ajuste graduable -10- figuras A, B y L., sobre el que ataca la membrana -11- figuras A, B, C y Ñ, que queda alojada en el cuerpo hueco -12- figura A y 27 de la figura H, determinado por el diafragma orificado -28- por cuyo paso -29- penetra la cola del vástago.

30.



Una arandela de contacto -13- figuras A, B, C, D, G, K y X, cierra el circuito cuando a ello le obliga el muelle antagónico porque cede la presión en la membrana sensible -11- antedicha, con orificio -37- fig. N.

5. Un latiguillo o tubo -14- figuras B, D, F y G establece comunicación entre la membrana y la rueda.

Por ser un dispositivo eléctrico, en su señalización, se comprende que la naturaleza de los materiales será aislante o conductora según convenga y no entramos en ese detalle por ser obvio.

10. Un rebóforo -15- figuras B, C, D, E, G y S, trasmite el cierre al puente -16- figuras B, C, E, G y Q, con el apéndice -40- figura Q, a cuyo efecto va montado contra el soporte -17- figuras B, E, G y O, y sus cajeados -38- y -39- figura O, fijo al embellecedor -24- figuras E, F y G, por la tuerca -18- figuras B, E, F, G y P.

20. Un eje -19- figuras B, C, E, G y R, establece el contacto permanente, para lo cual el equipo puede girar y él permanecer inmóvil en virtud de los rodamientos -20- figuras B, E y R, y el mástil -21- figuras B, C, E, F y G que lo sujeta y sirve de elemento transmisor anclado al guardabarros -25- figuras F y G.

25. Un soporte o brida -22- figura D, ancla al primer subconjunto, que queda así conectado a la válvula -23- figuras D, F y G de la rueda.

Se previene para el acoplamiento de este subconjunto, la rosca interna -26- figura H, del cuerpo cilíndrico y el cajeador mayor 30- figura I sobre la culata -2- figuras A, B é I, así como el -31- figura I, unidos por el orificio pasante -32-.

30. Otro paso -33- figura J y un rebaje -34- configuran al



tapón gufa -3- ya descrito.

La arandela de contacto -13-, también descrita está dotada de la lengüeta -35- figura K.

5. El vástago de accionamiento, previene también el roscado -36- figura L.

En la instalación general, hay un circuito -41- figura S de masa y otro -42- de batería, que coinciden en el punto -43- correspondiente a cada rueda y montados contra un panel -44-.

10. Por tanto, al desinflarse la rueda y ceder la membrana, el muelle antagónico actúa sobre el vástago y cierra el circuito y viceversa. En la figura T se ven los circuitos abiertos -45- con lo que sus pilotos -46- permanecen apagados y cuando un circuito -47- figuras T y X se cierra, se ilumina el piloto -48-, montados sobre el panel -49- figuras V é Y, que por estar en contacto con la batería a través del interruptor -50- figura X queda alimentado.

15. Suficientemente descrito el invento así como una manera de llevar el mismo a la práctica, se hace constar de manera expresa que el mismo acepta modificaciones de detalle siempre que éstas no afecten a su fundamento.

20. N O T A  
En resumen: La PATENTE DE INVENCION, recaerá sobre las particularidades de las siguientes:

25. R E I V I N D I C A C I O N E S

30. 1ª.- Aparato detector de descenso de presión en cámaras neumáticas de vehículos, caracterizado porque consta de un subconjunto que conectado a la válvula de las ruedas, previene medios de sensibilidad a la presión de la misma, cuyo descenso establece un contacto que se trasmite ventajosamente a



- un segundo subconjunto dotado de un contacto fijo independiente al giro de la rueda que trasmite a su vez el mensaje eléctrico a la correspondiente lámpara piloto de un tercer subconjunto instalado ostensiblemente a la vista del conductor, a
5. cuyo efecto previene los contactos a masa y a batería.
- 2a.- Aparato detector de descenso de presión en cámaras neumáticas de vehículos, caracterizado porque el primer subconjunto según reivindicación anterior, consta de un cuerpo cilíndrico hueco en cuyo interior un diafragma orificado, establece dos compartimentos de los cuales uno es aproximadamente la mitad del otro, alojando el menor una membrana de material elástico, cuyos bordes actúan de cinta hermética a una culata de dicho cuerpo cilíndrico, por la que se conecta por un patiguillo a la válvula de la rueda y porque en el cuerpo mayor, interiormente roscado, previene un manguito que con un tapón gufa en el extremo de dicho cuerpo cilíndrico guían el desplazamiento longitudinal de un vástago requerido contra la membrana sensible por medio de un muelle antagónico y un pasador, y tornillos graduable, previniendo en el otro extremo de este vástago la fijación de un cabezal de contacto cuando a
10. requerimiento del citado muelle se apoya contra una arandela ventajosamente incorporada, quedando este subconjunto fijo a la rueda.
15. 3a.- Aparato detector de descenso de presión en cámaras neumáticas de vehículos, caracterizado porque el segundo subconjunto según reivindicación primera, consta de un soporte fijo al embellecedor, con el que gira y conectado eléctricamente a la arandela del primer subconjunto según reivindicación anterior, y porque este subconjunto comprende la presencia de un contacto permanente con la conexión citada y priva-
- 20.
- 25.
- 30.



do de movimiento de giro mediante una varilla fija al guarda-  
barros.

5. 4ª.- Aparato detector de descenso de presión en cámaras neumáticas de vehículos, caracterizado porque el cierre de circuito establecido por el fallo de la rueda mediante el primer subconjunto según reivindicaciones primera y segunda y recibido en el segundo subconjunto según reivindicaciones primera y tercera, pasa mediante contacto prevenido a este efecto al correspondiente piloto sobre cuadro visual según reivindicación primera, alimentado de batería a través del interruptor de arranque.
- 10.

- 5ª.- Aparato detector de descenso de presión en cámaras neumáticas de vehículos, caracterizado porque previene la incorporación de un equipo según reivindicaciones anteriores, para todas y cada una de las ruedas neumáticas de cada vehículo.
- 15.

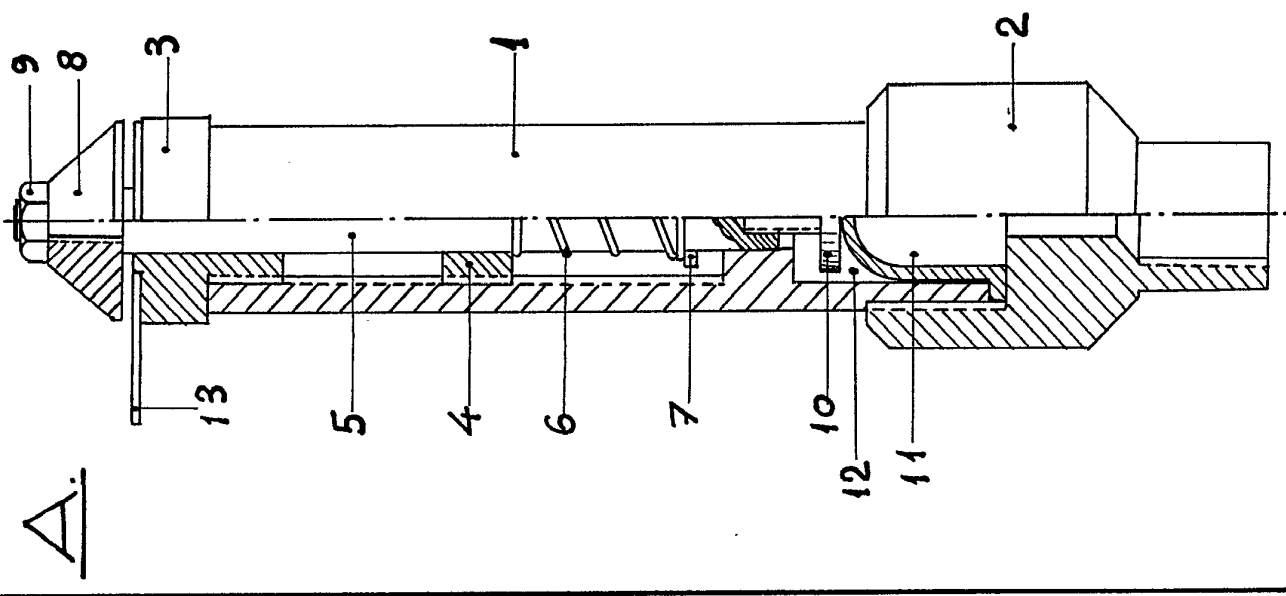
6ª.- "APARATO DETECTOR DE DESCENSO DE PRESTION EN CAMARAS NEUMATICAS DE VEHICULOS".

20. Todo tal y como queda descrito y reivindicado en la presente Memoria que consta de nueve hojas mecanografiadas por una sola de sus caras y se ilustra con los dibujos que a la misma se acompañan.

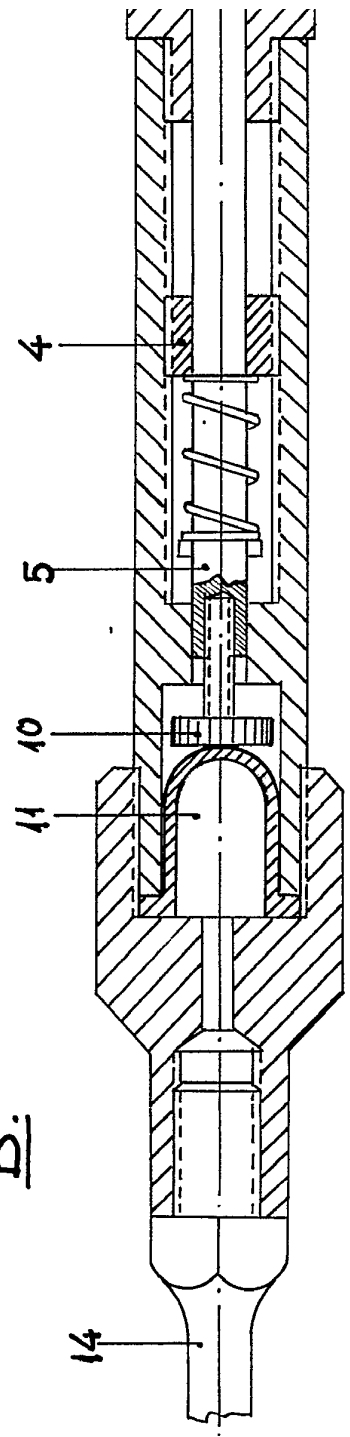
Madrid, a 28 de Febrero de 1.968.  
pp.

27045

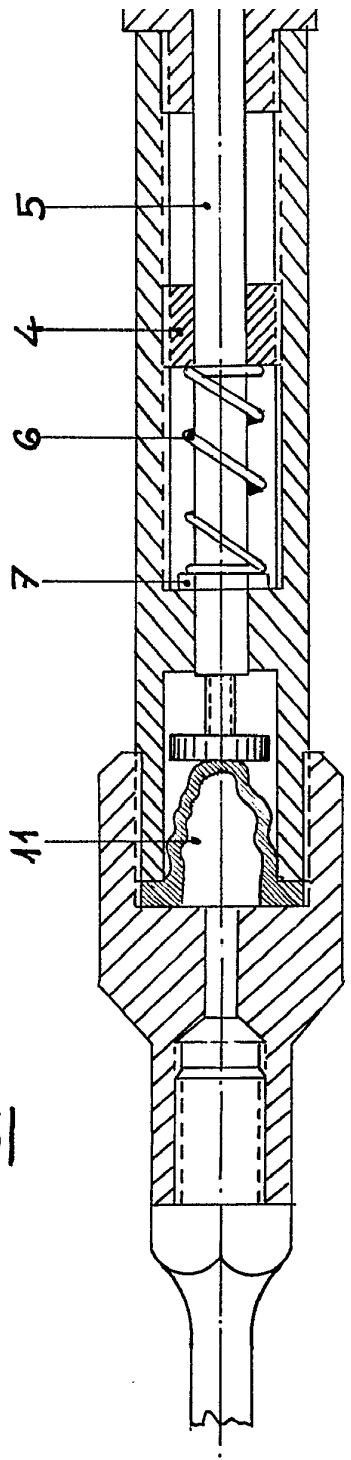
D. MIGUEL SANCHIS PASTOR.



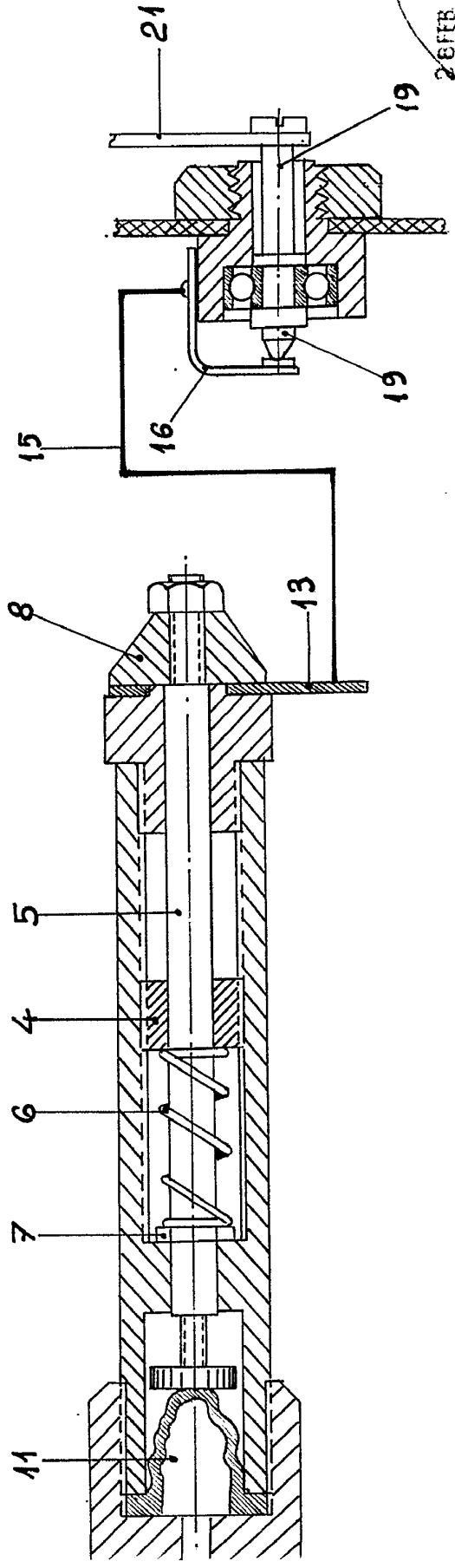
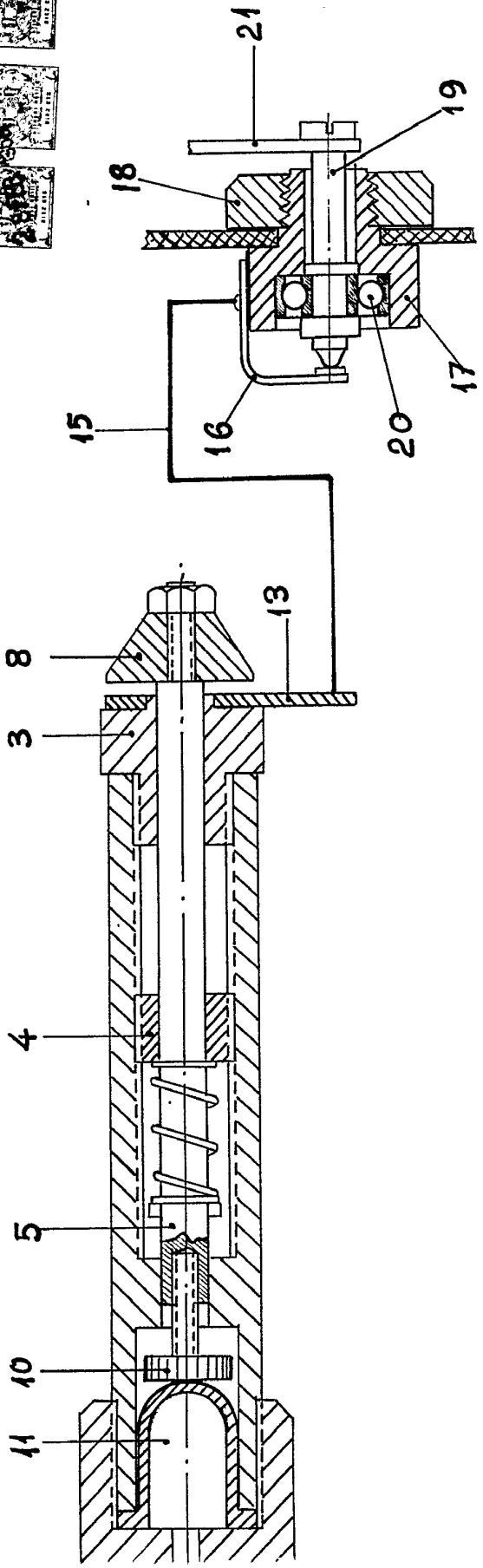
B.



C.



HOJA 1ª DE CUATRO.



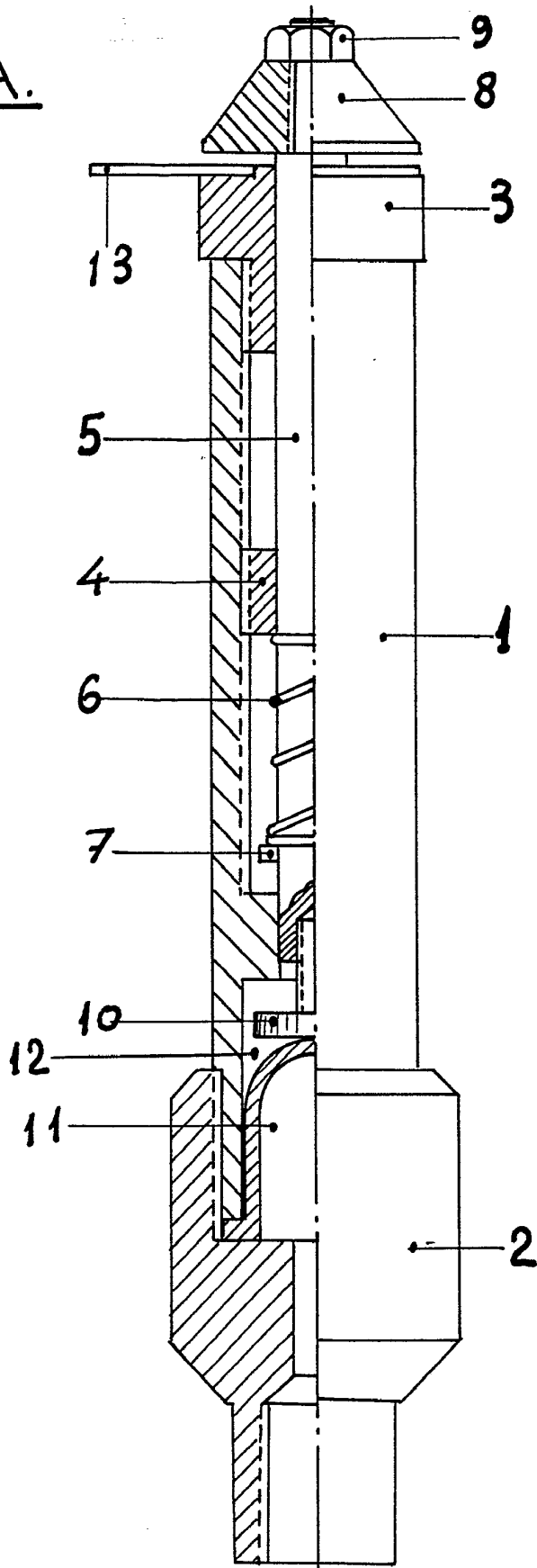
FEBRERO 1933  
11  
10

ESCALA VARIABLE.

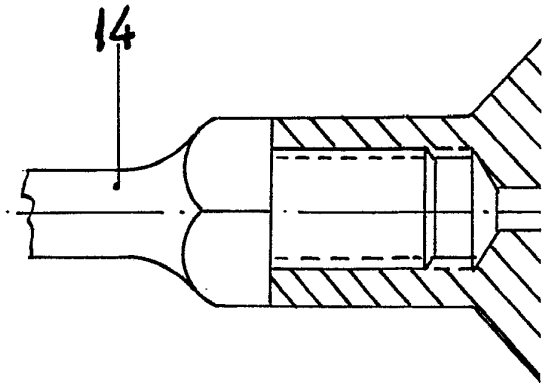
331045

D. MIGUEL SANCHIS PASTOR.

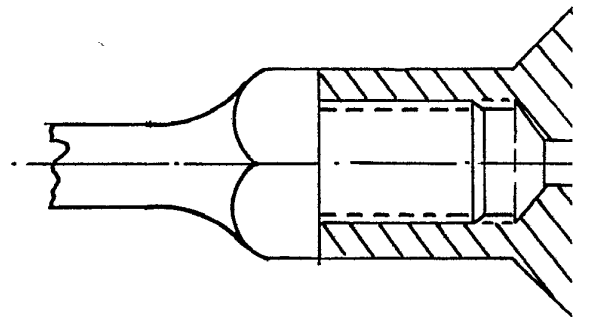
A.



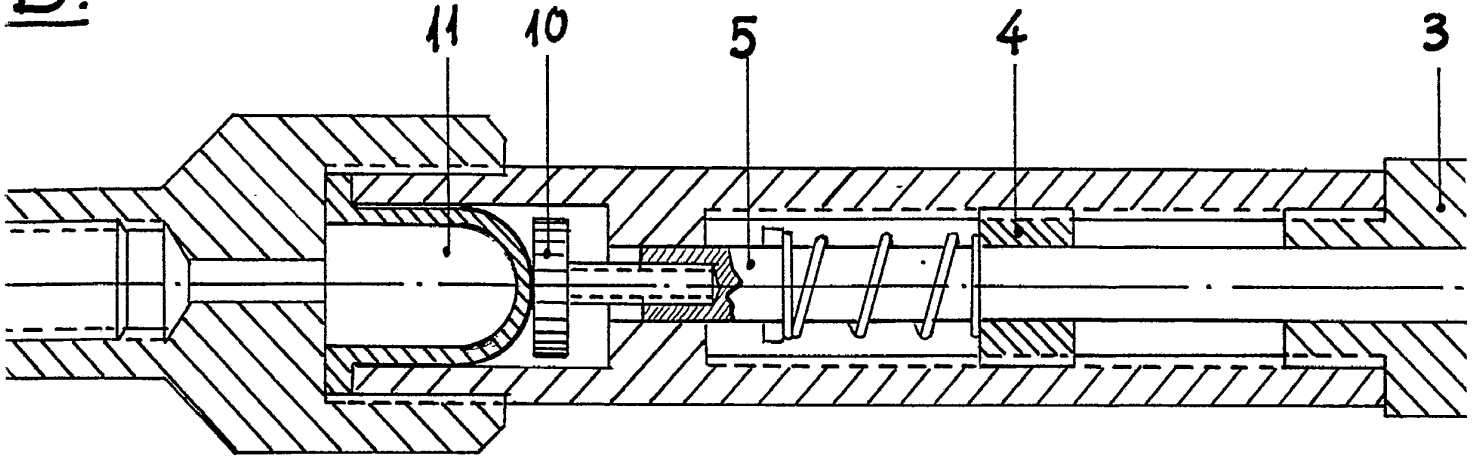
B.



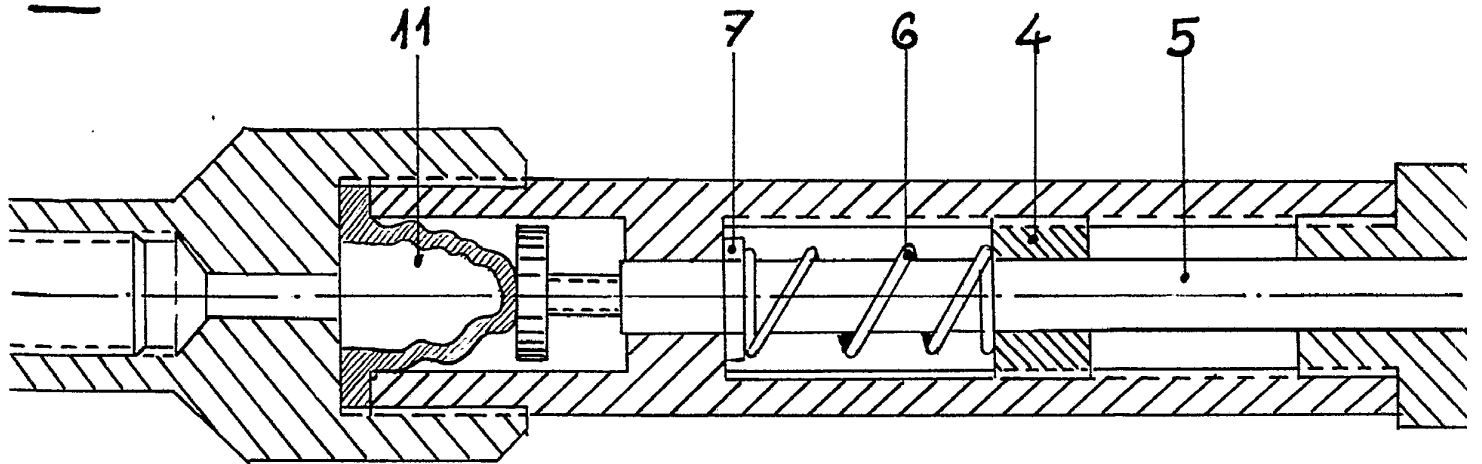
C.

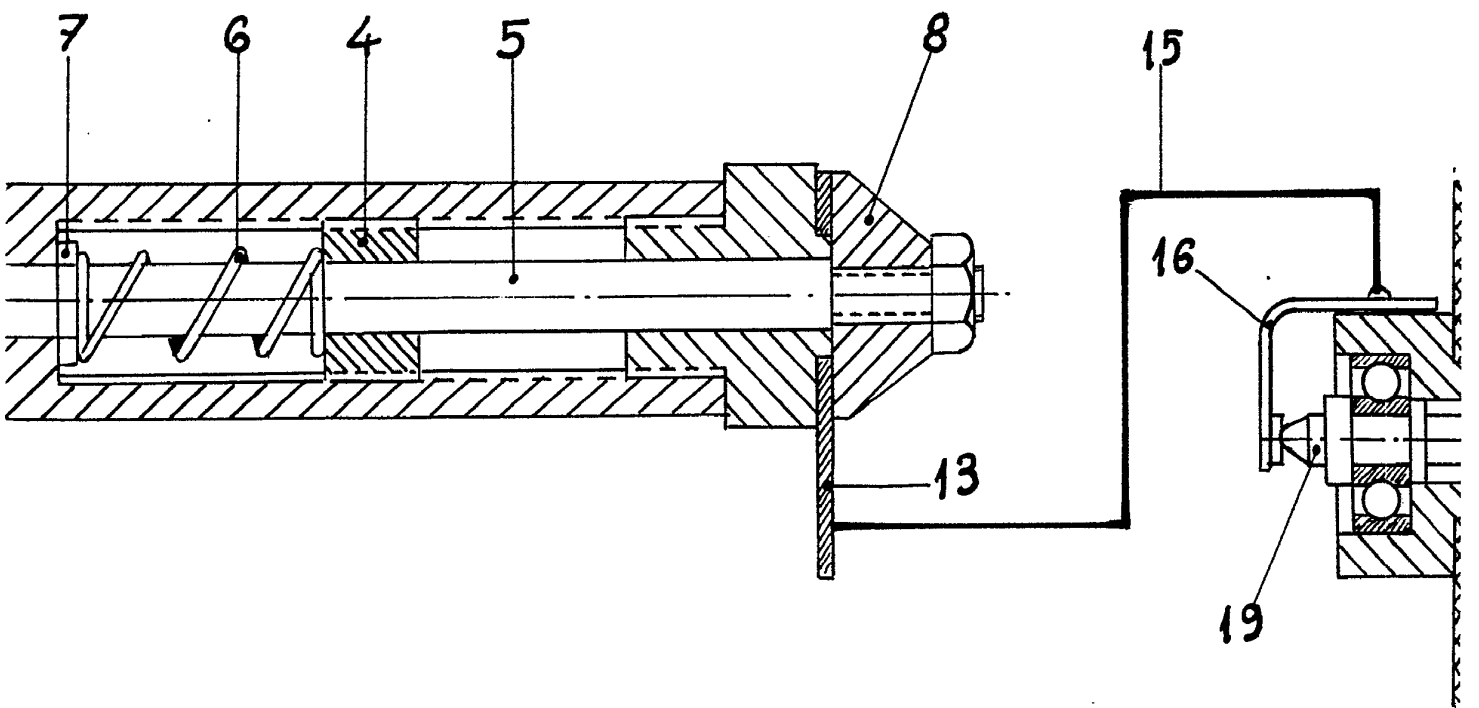
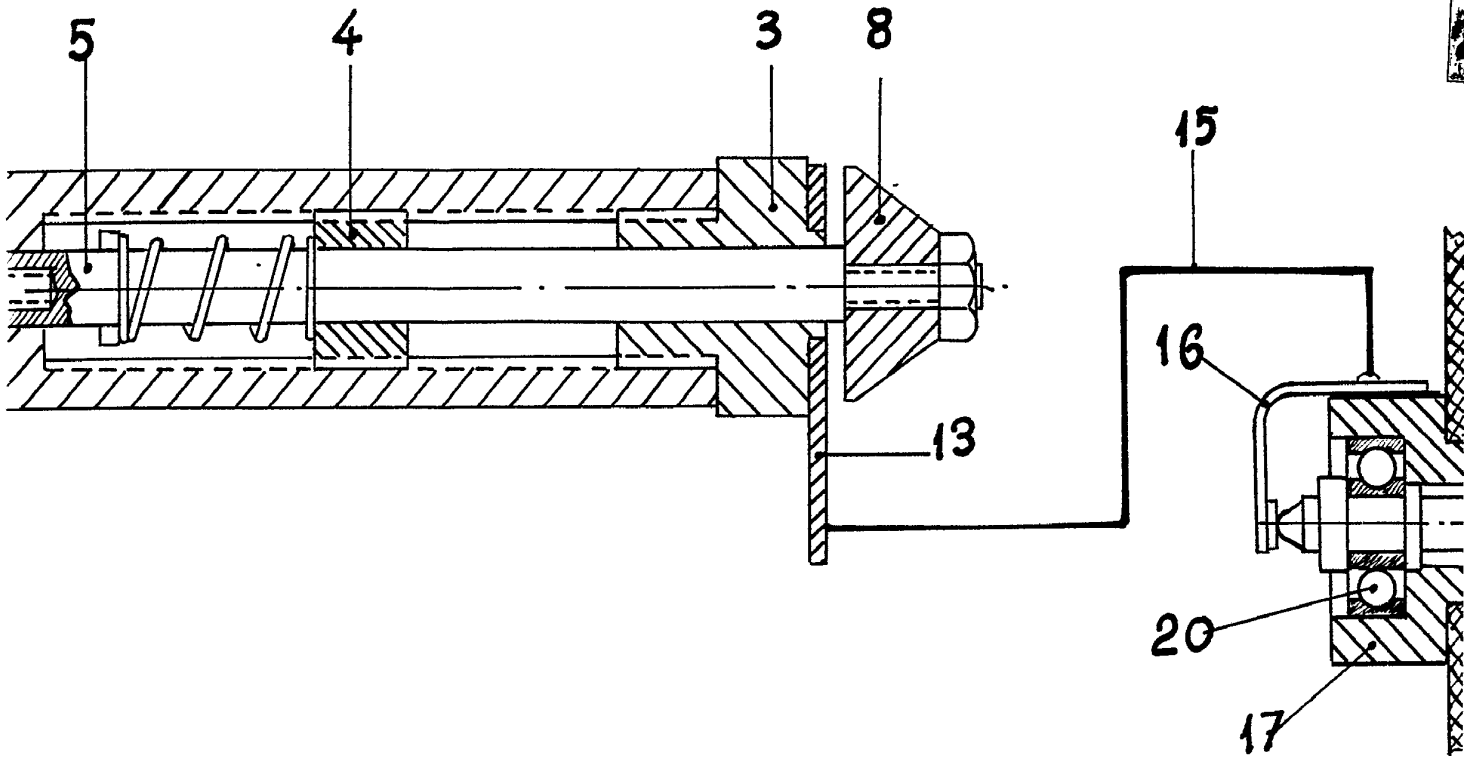


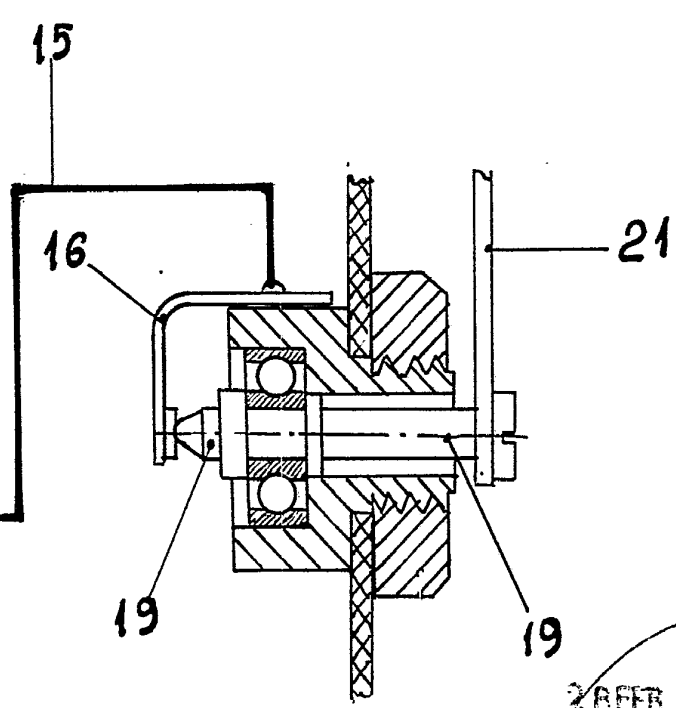
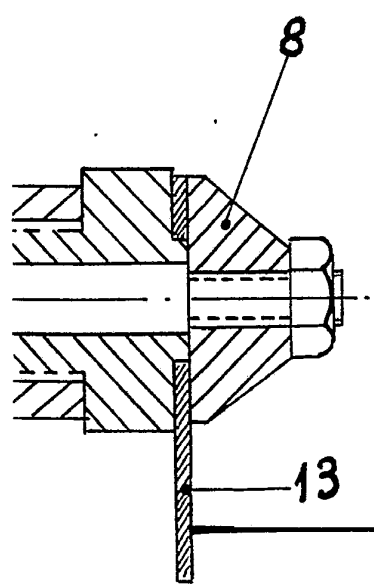
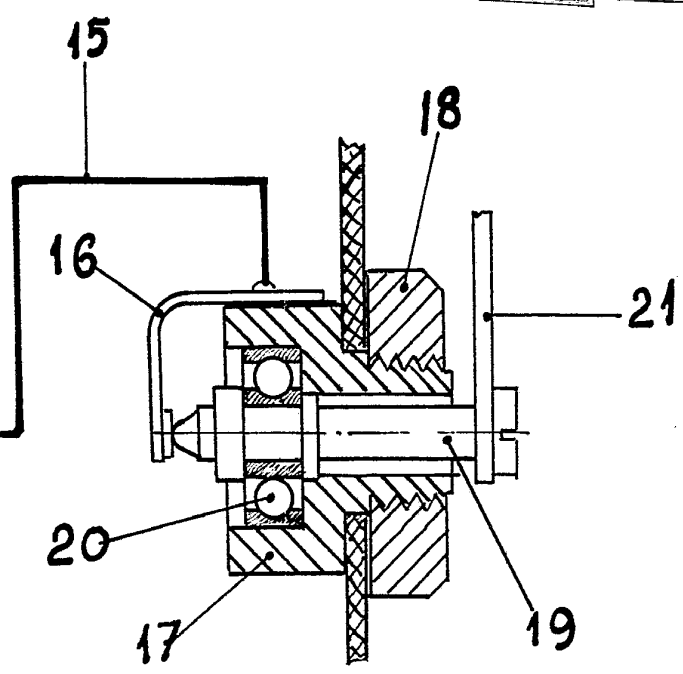
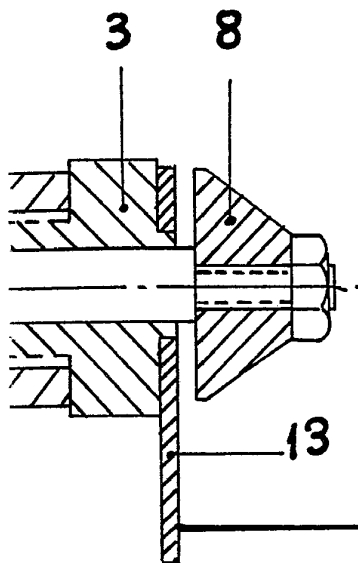
B.



C.



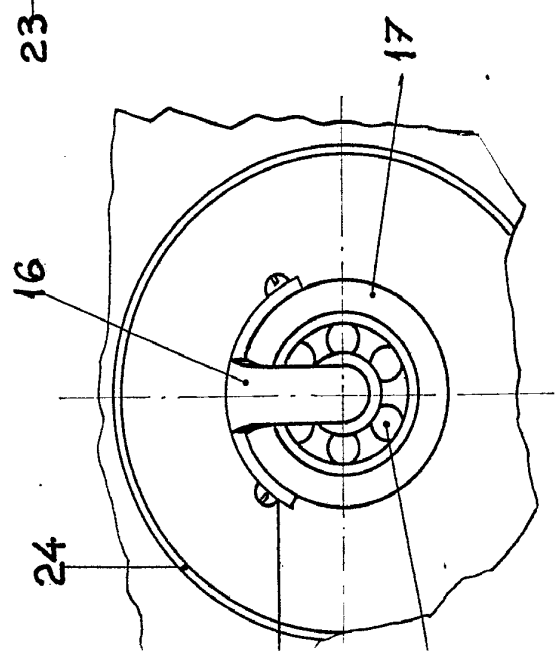
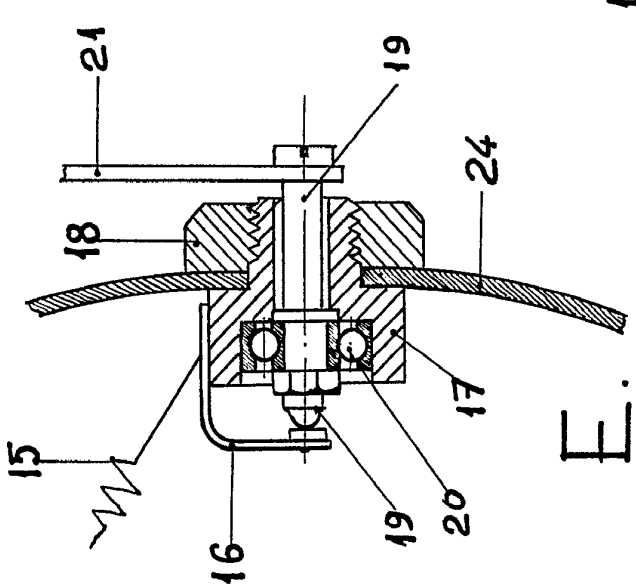
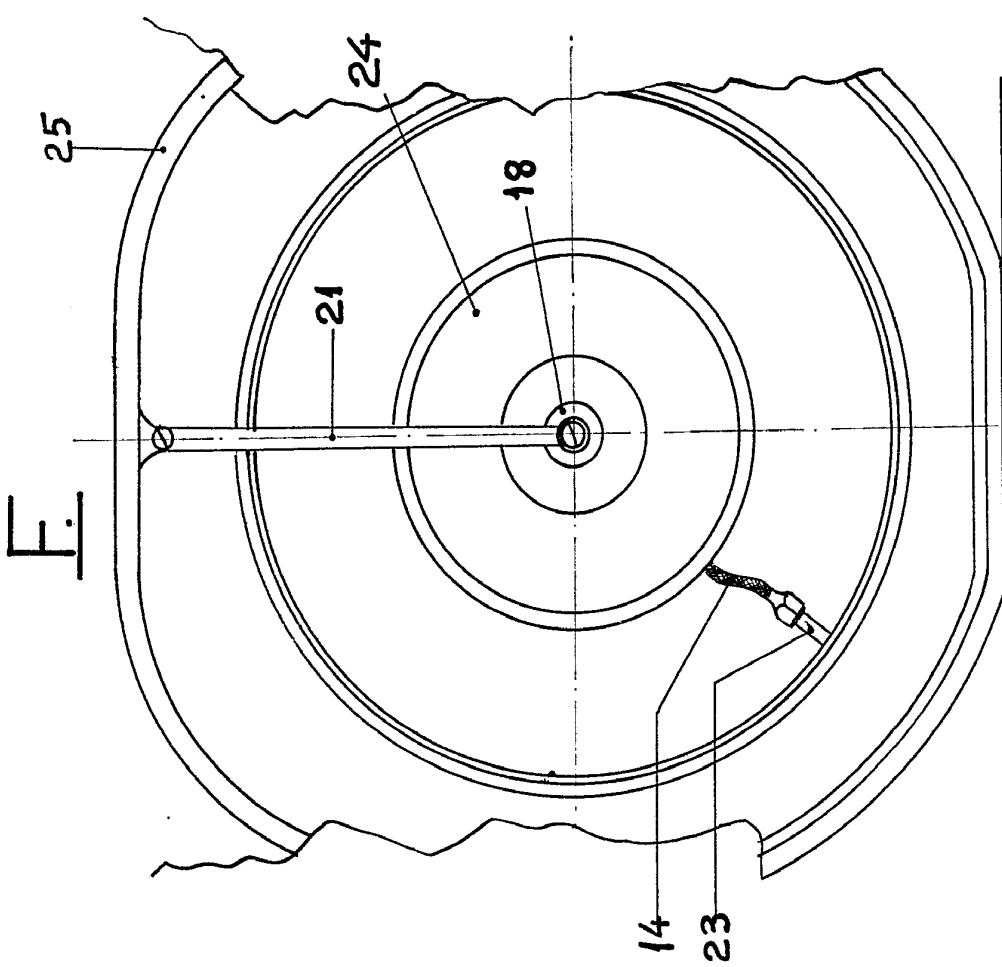
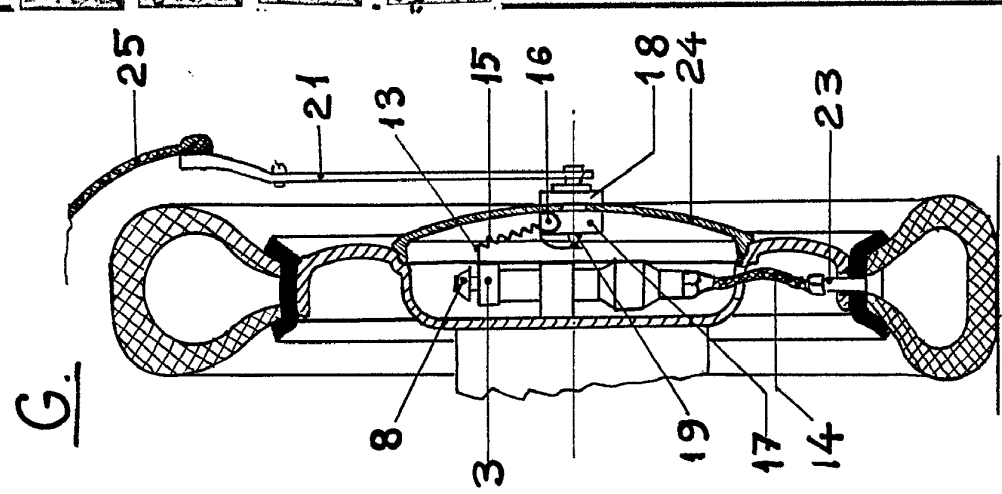




28 FEB 1959  
B. B. B.

ESCALA VARIABLE.



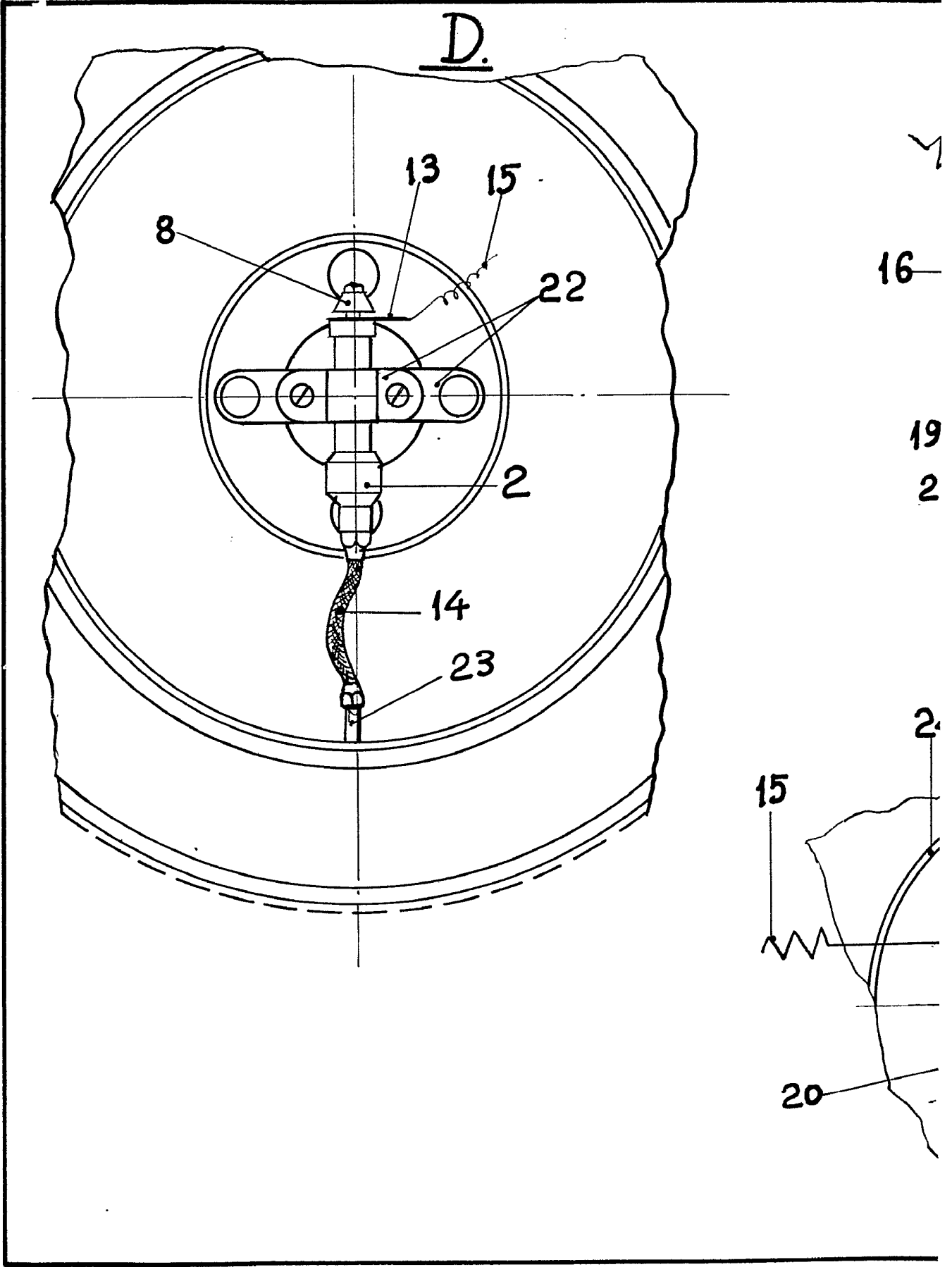


28 FEB 11  
*Blanco*

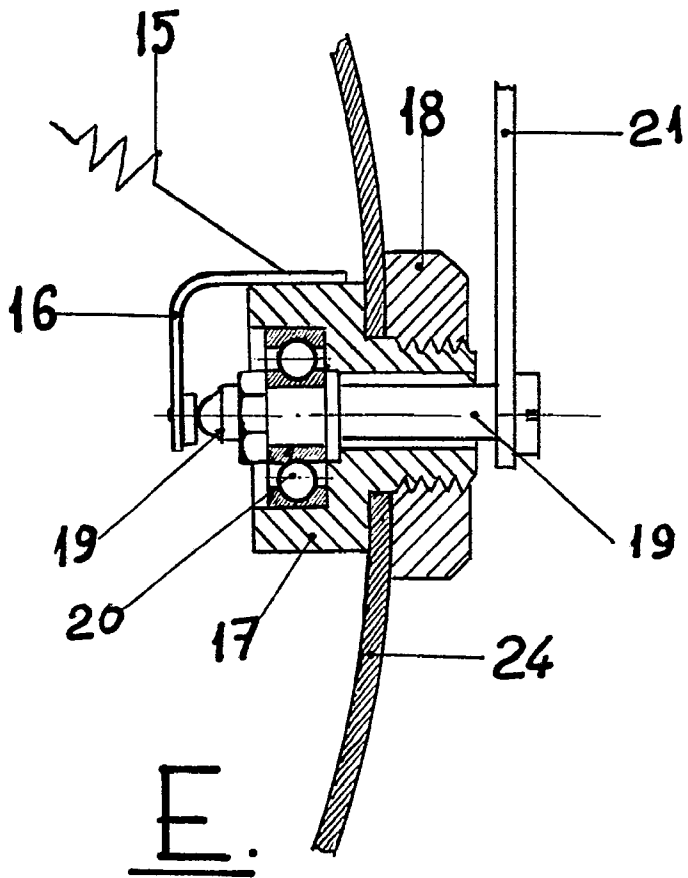
ESCALA VARIABLE.

D. MIGUEL SANCHIS PASTOR.

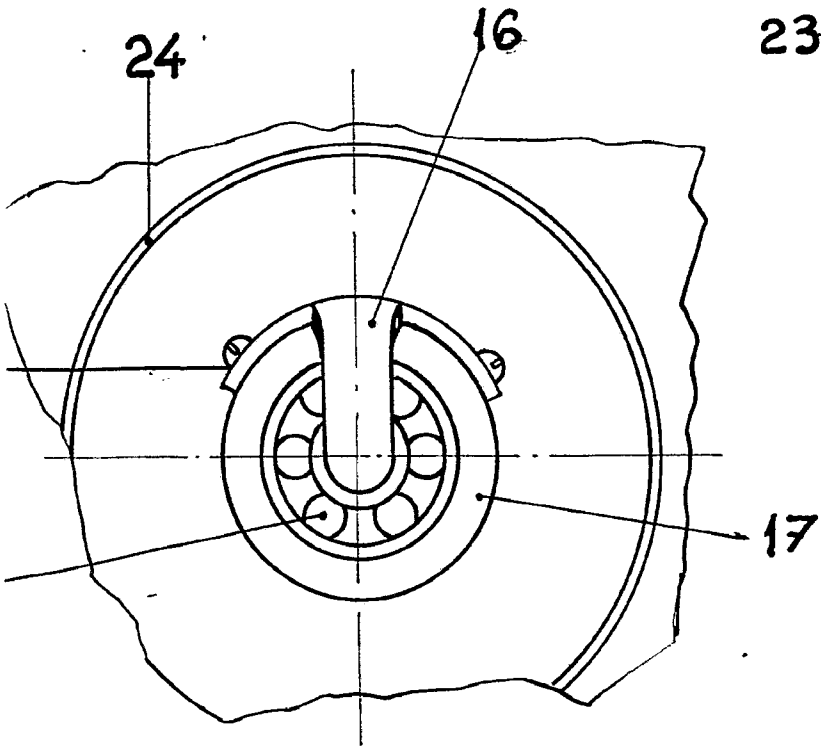
38145



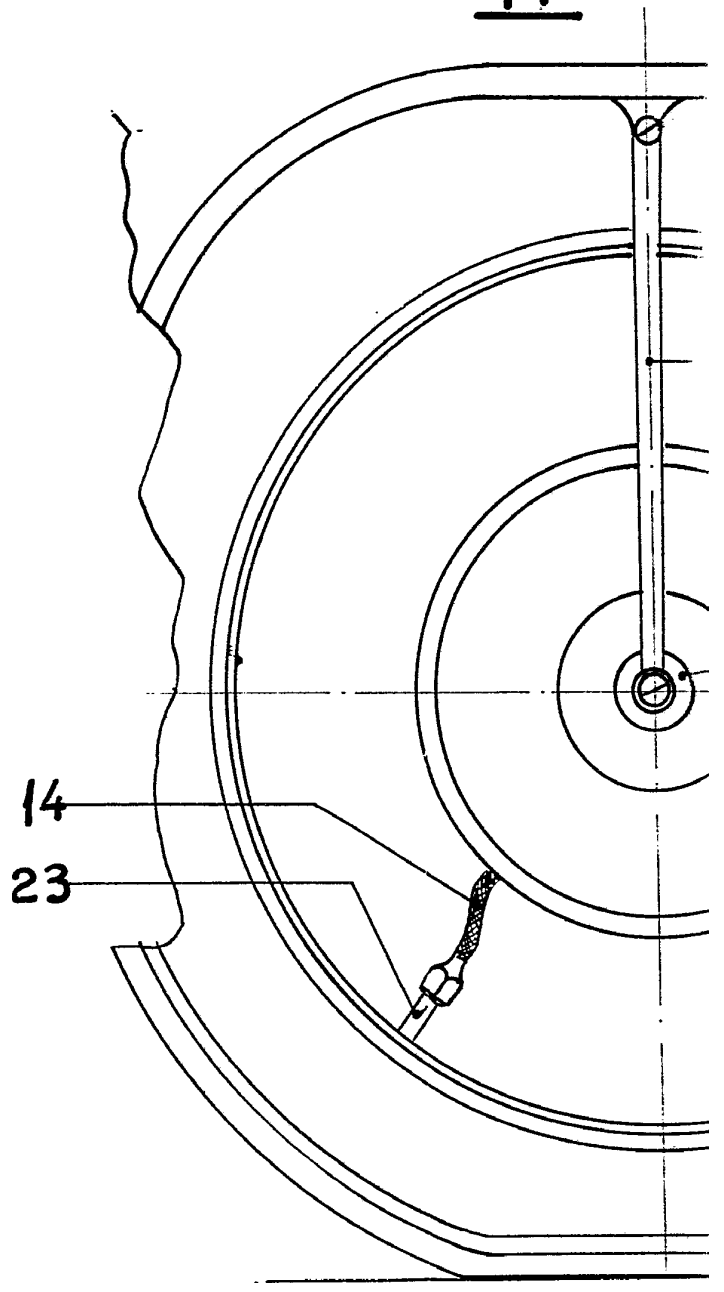
E.



E.



F.



F.

G.

21

25

19

21

24

18

14

23

8

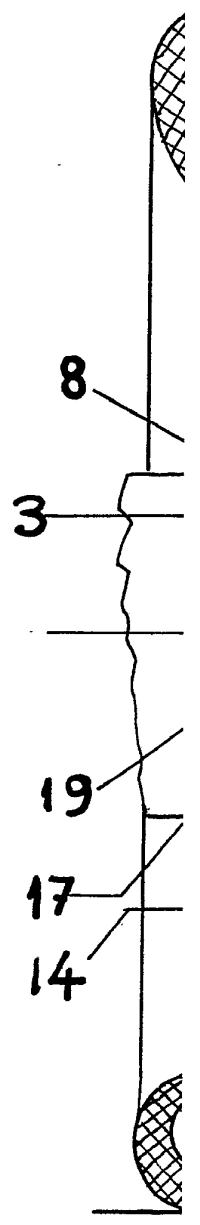
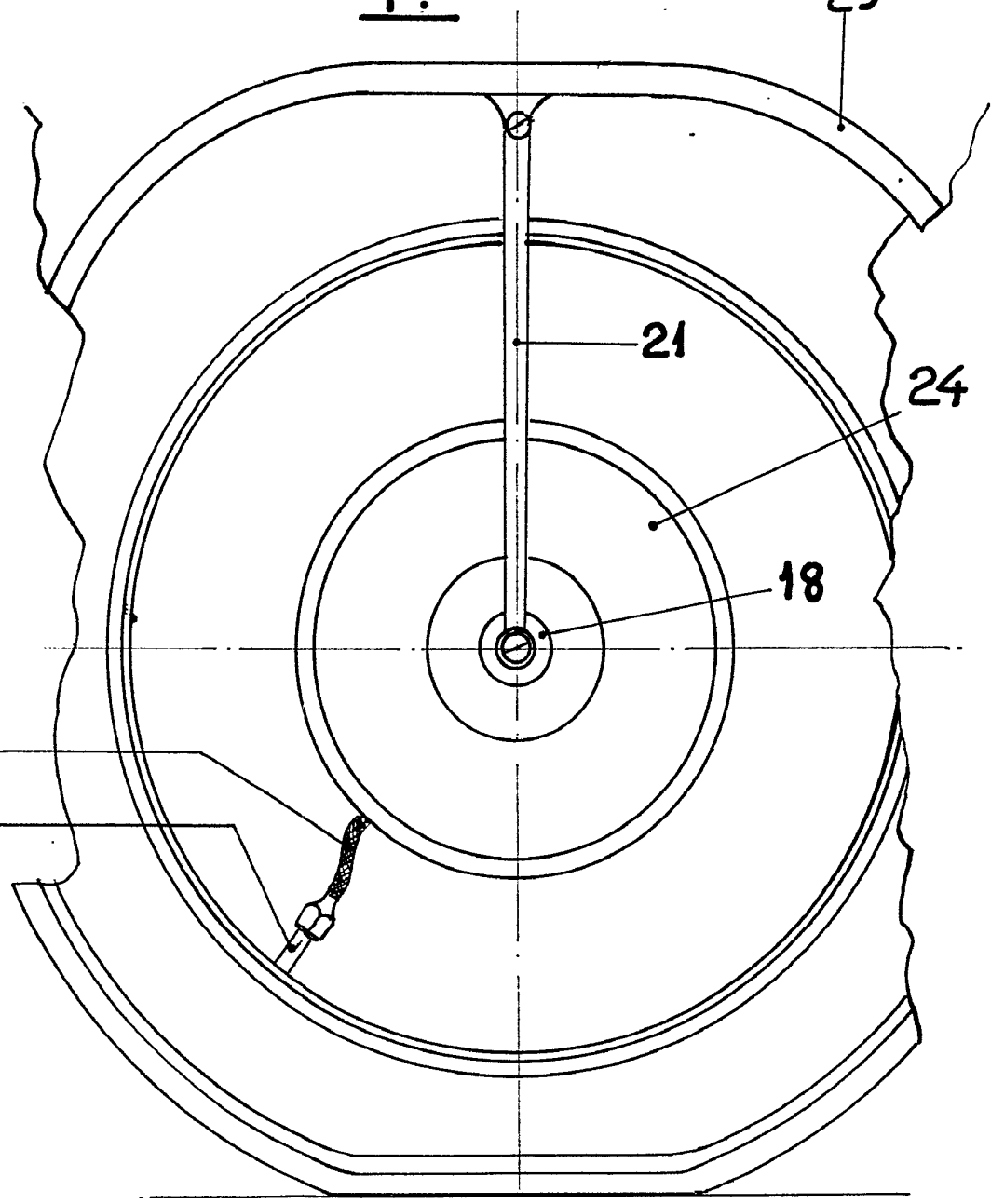
3

19

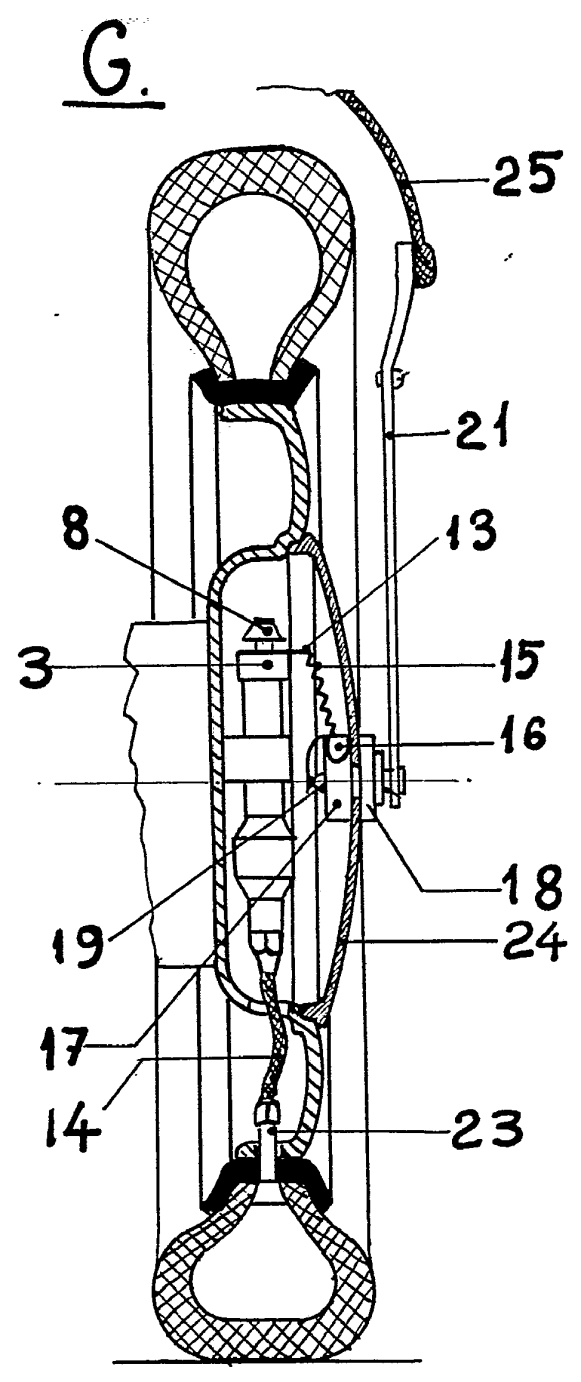
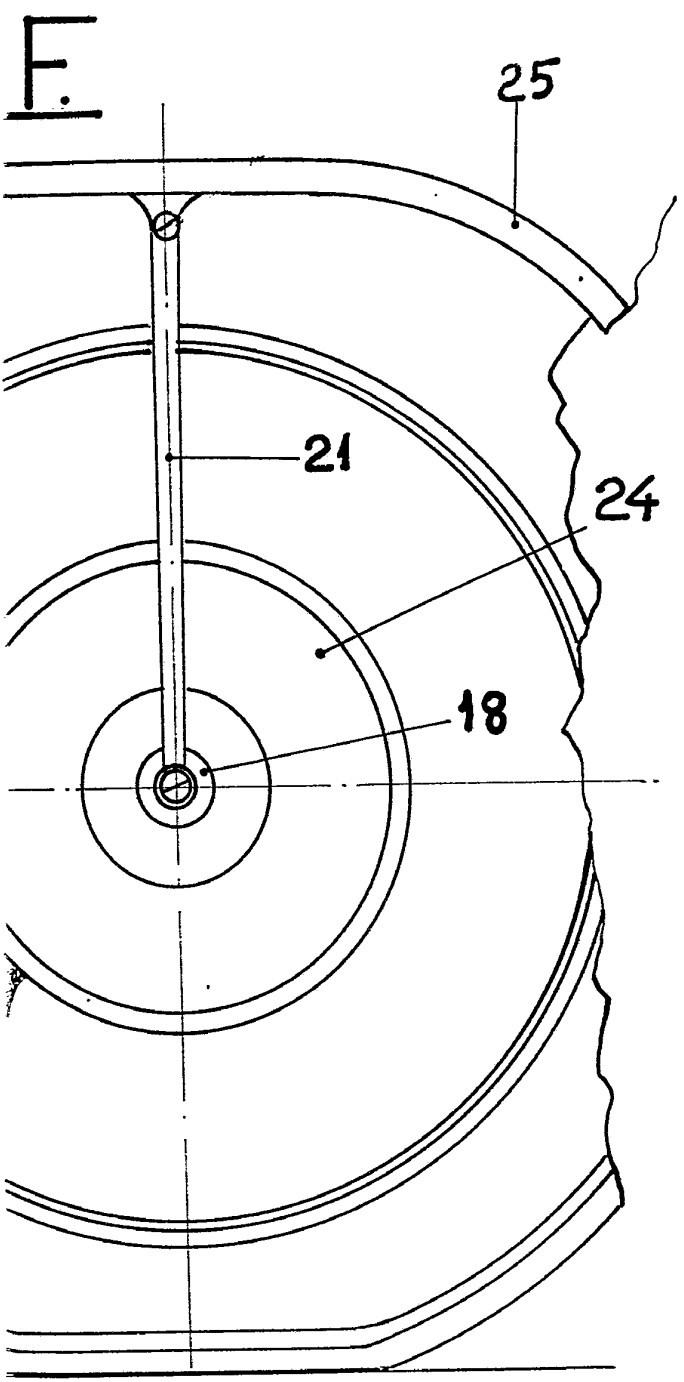
17

14

17



ESCALA

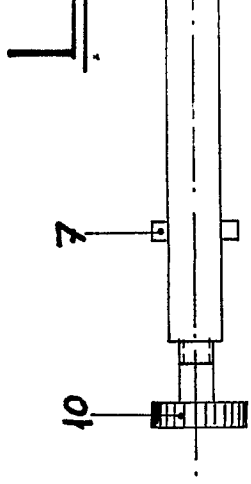
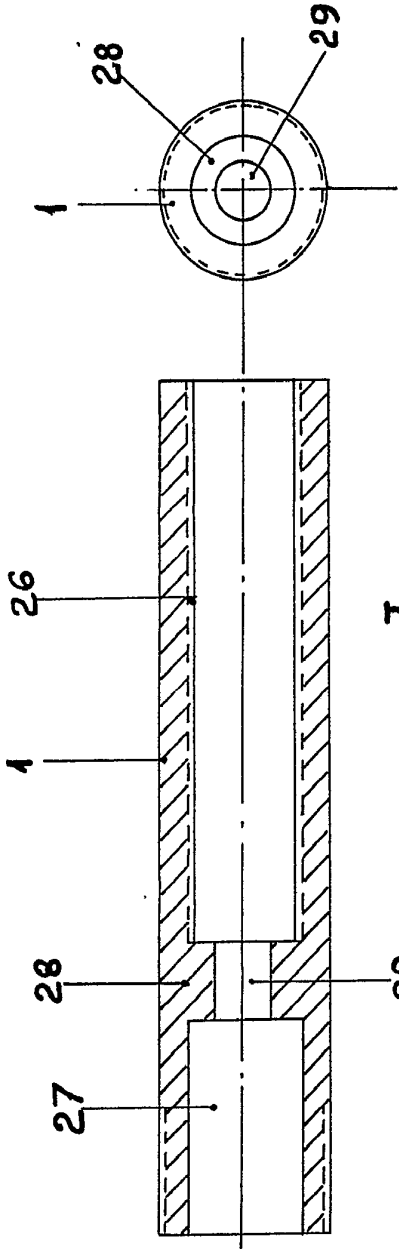


2 FEB 1911  
*Blanco*

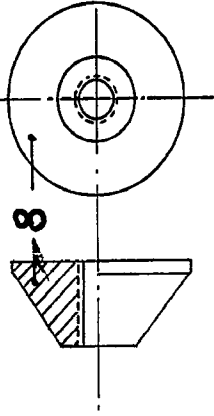
ESCALA VARIABLE.

D. MIGUEL SANCHIS PASTOR.

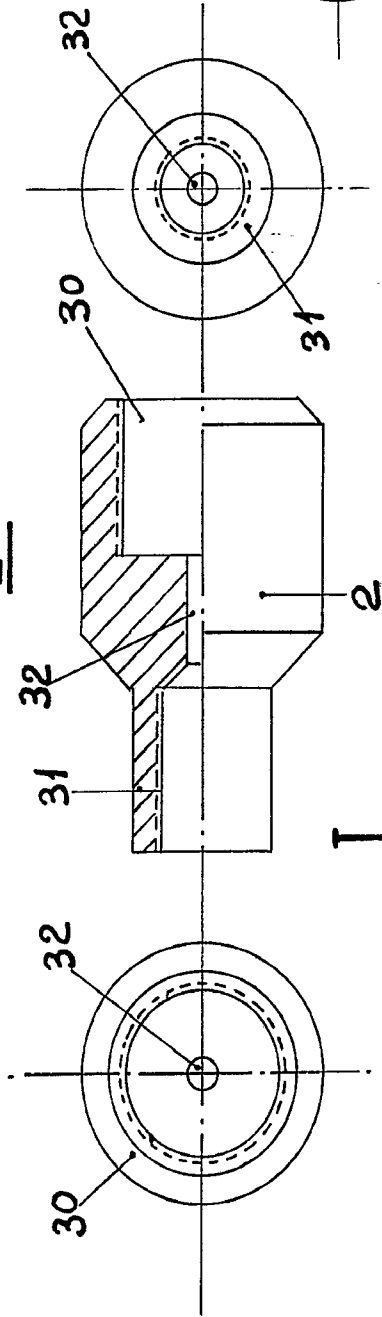
H.



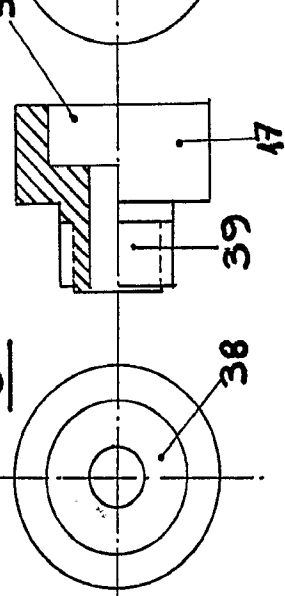
M.



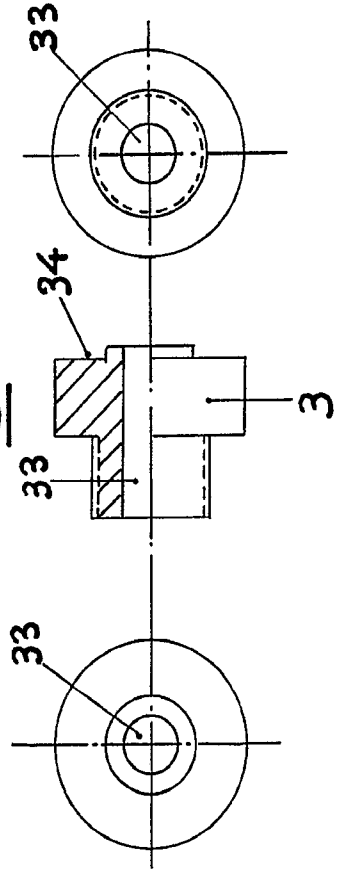
I.



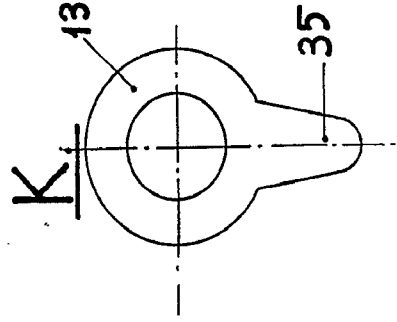
O.



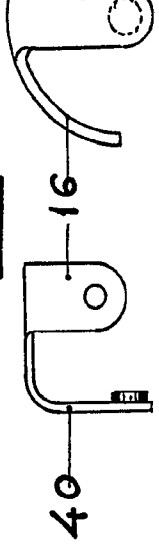
J.

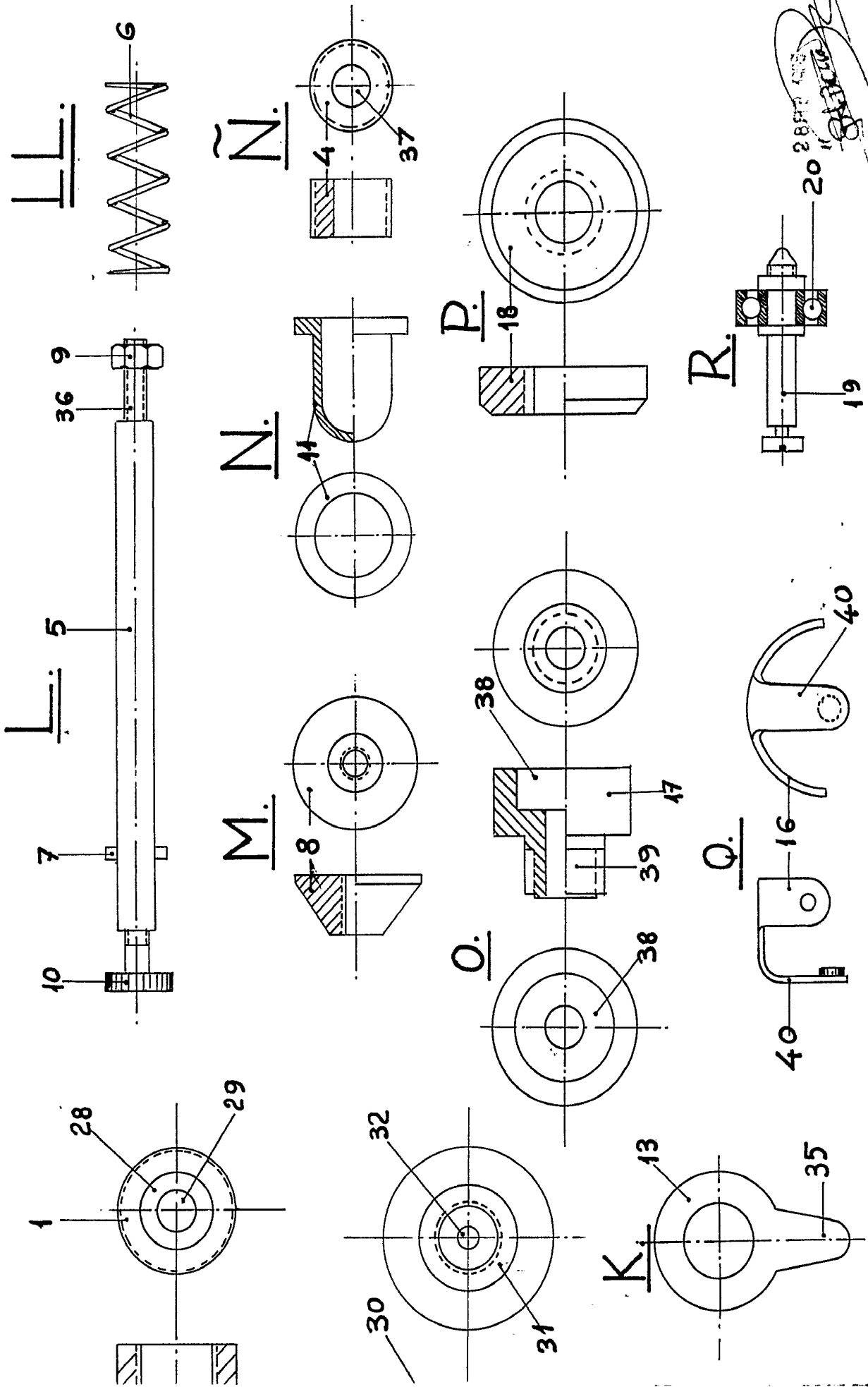
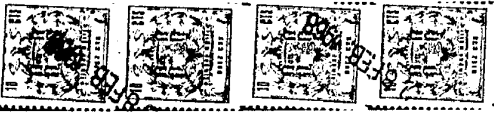


K.



Q.



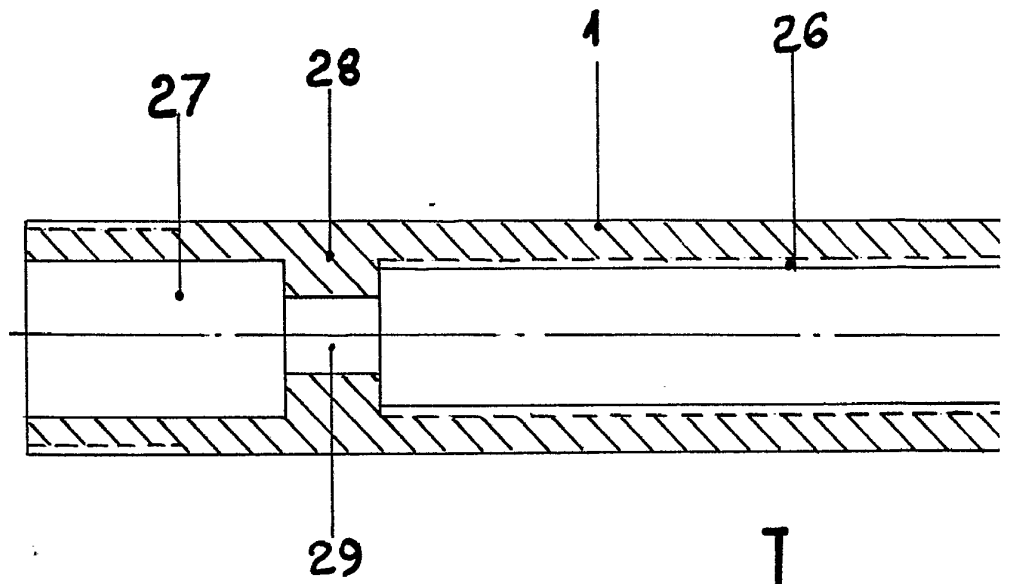


ESCALA VARIABLE.

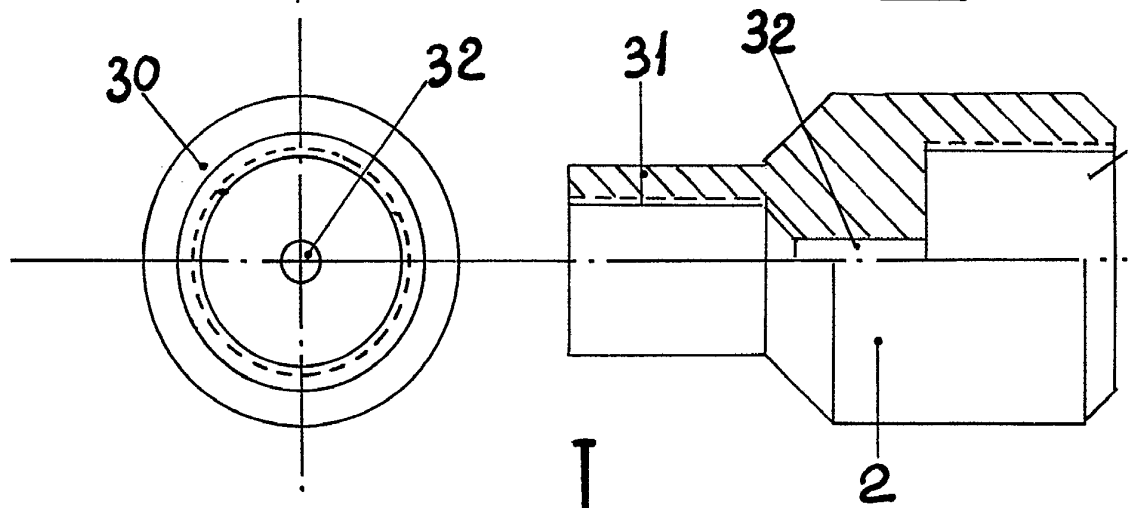
351045

D. MIGUEL SANCHIS PASTOR.

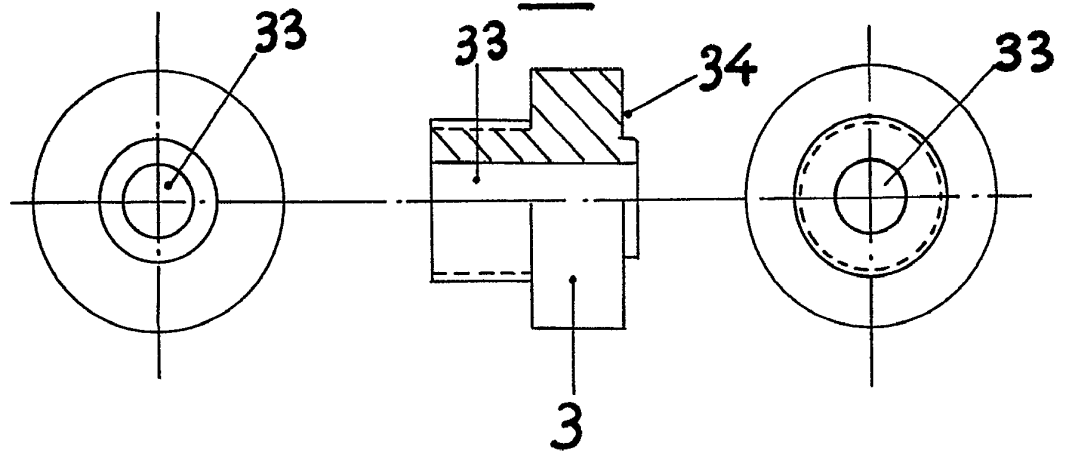
H.



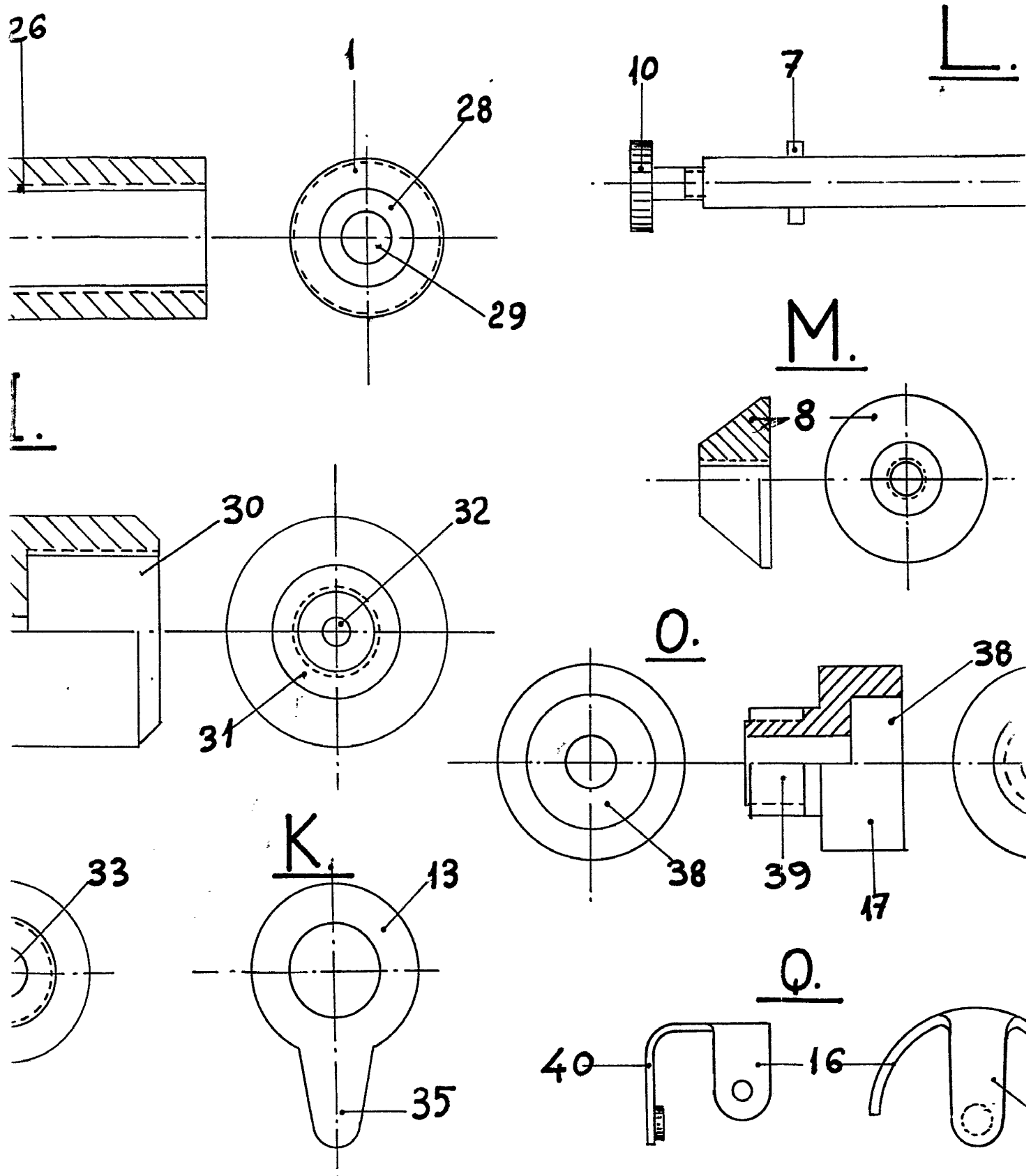
I.

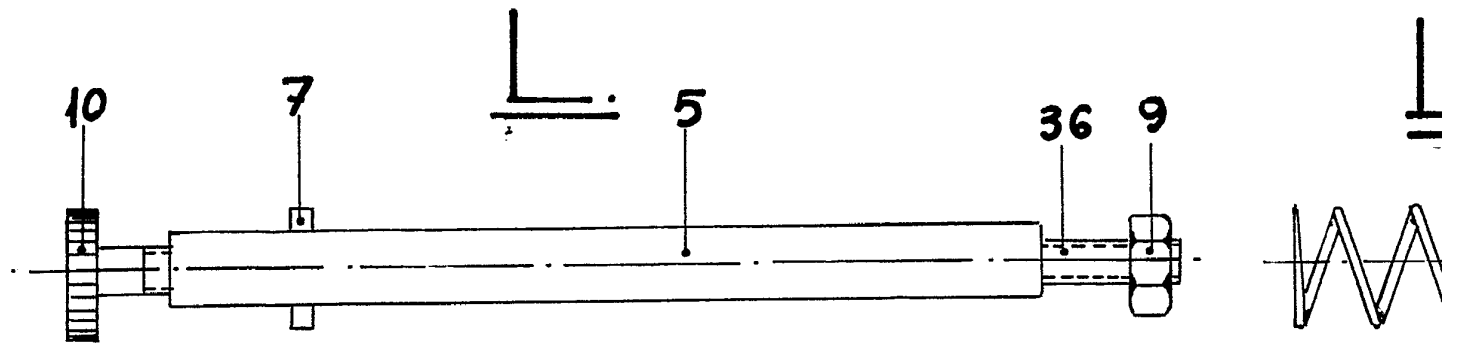


J.

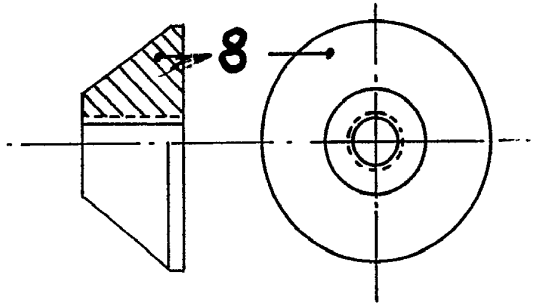


351247

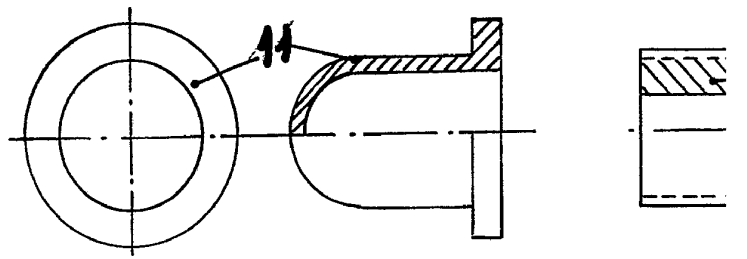




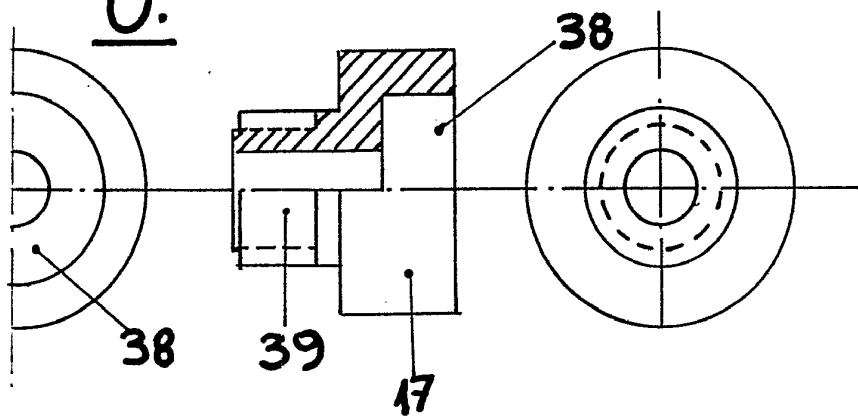
M.



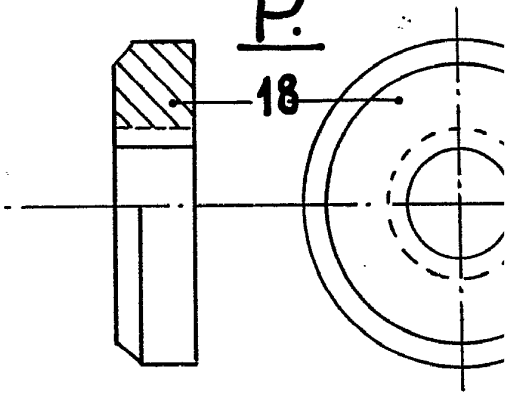
N.



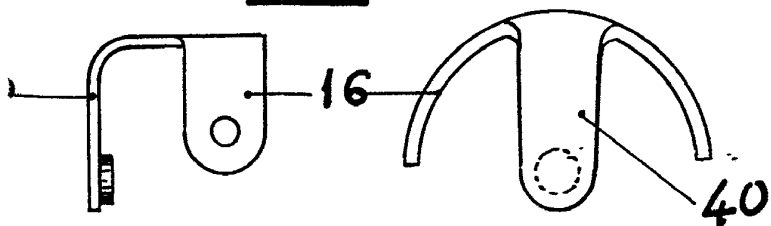
O.



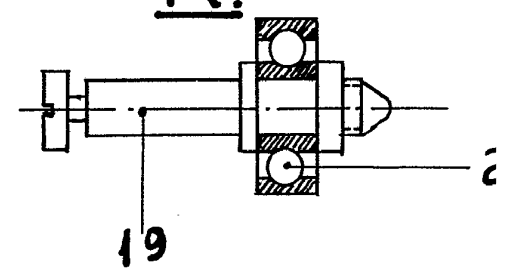
P.



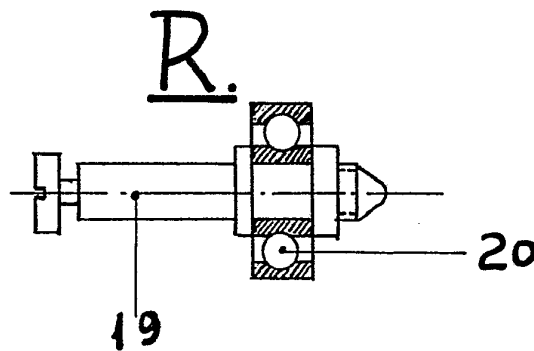
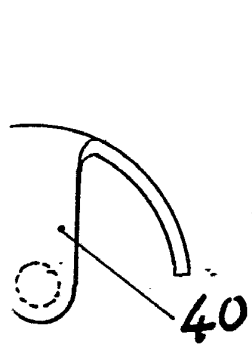
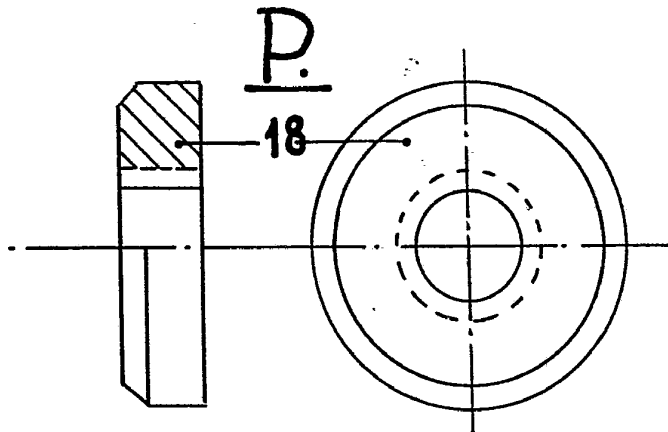
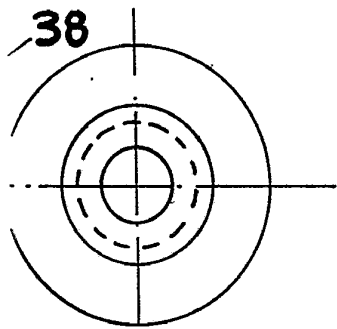
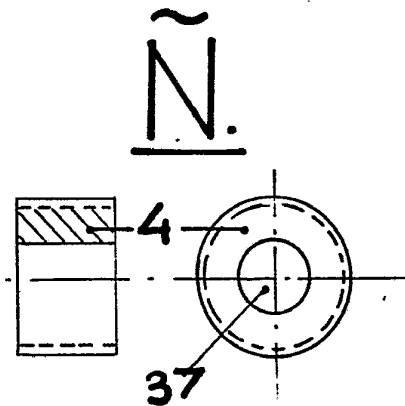
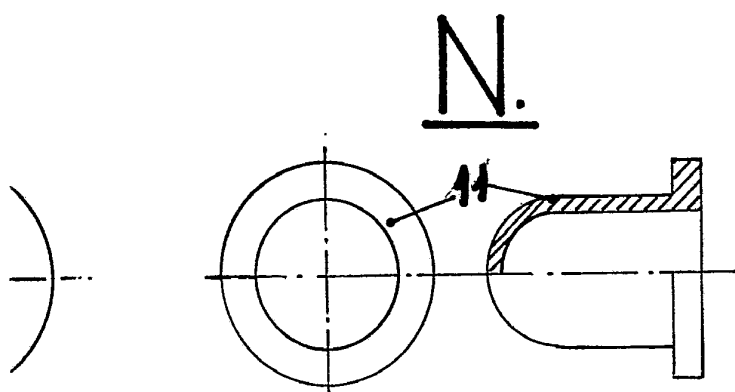
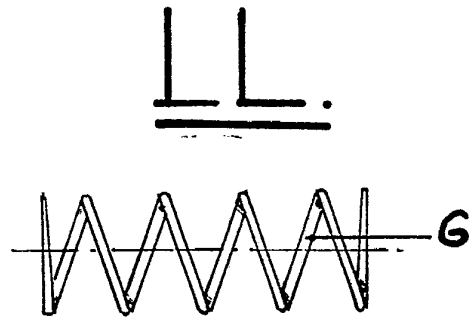
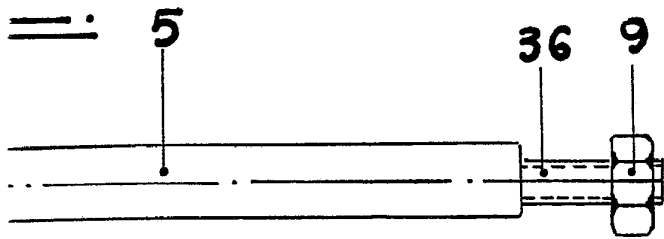
Q.



R.



ESCALA VAR.



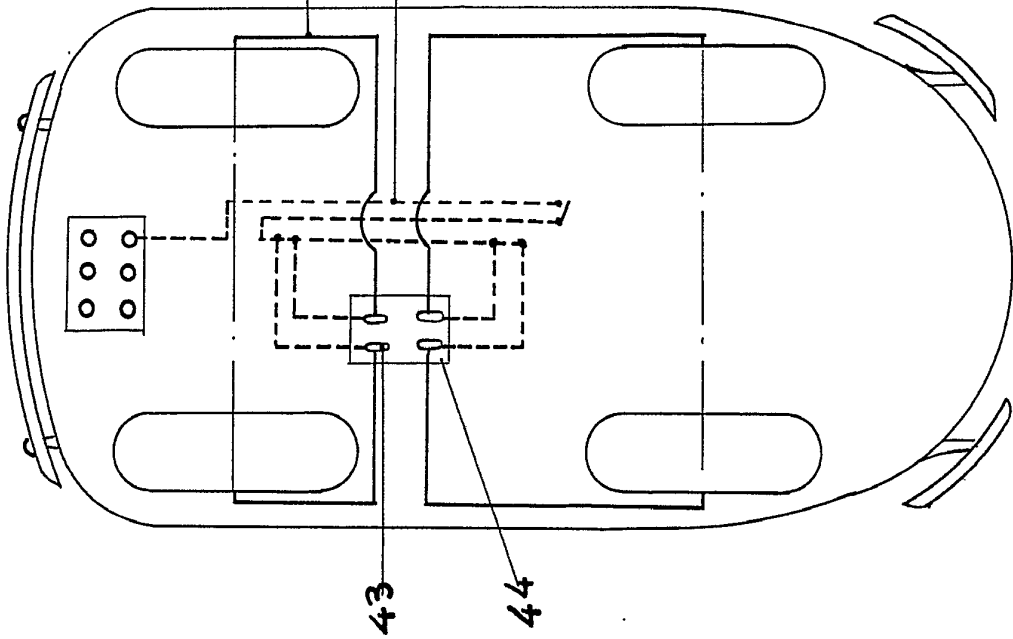
2657 198  
11

ESCALA VARIABLE.

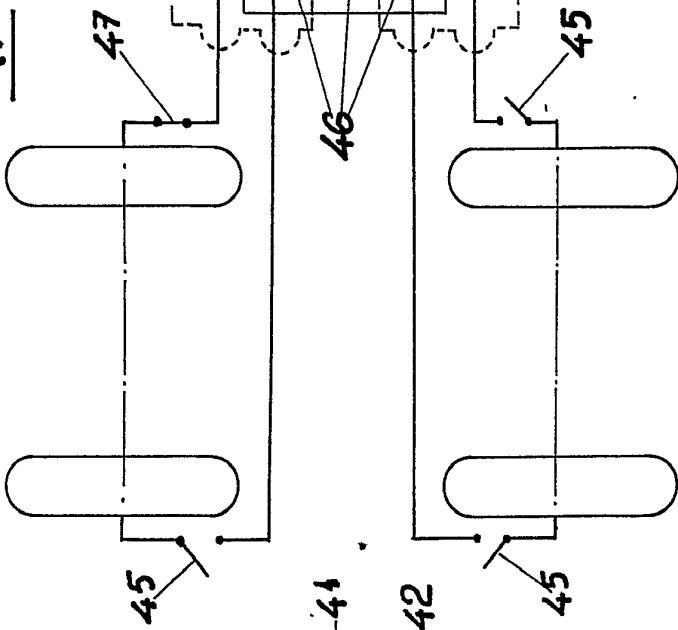


D. MIGUEL SANCHEZ PASTOR.

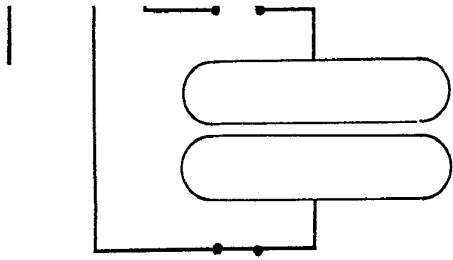
S.



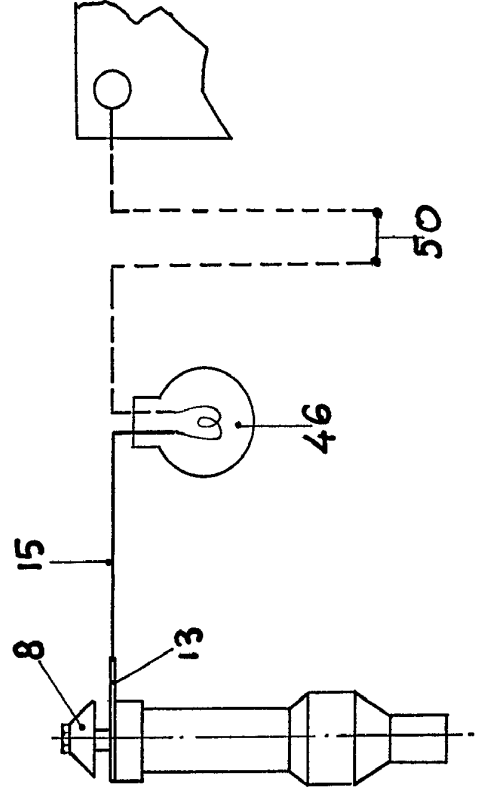
T.

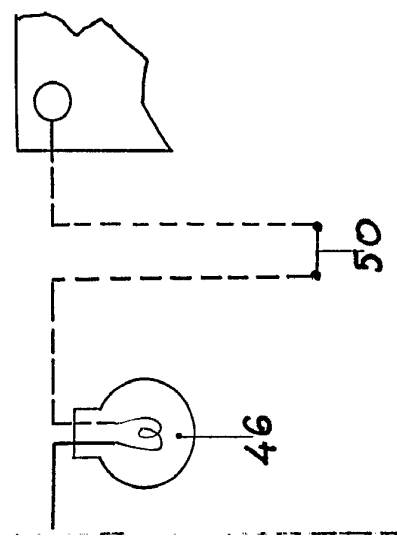
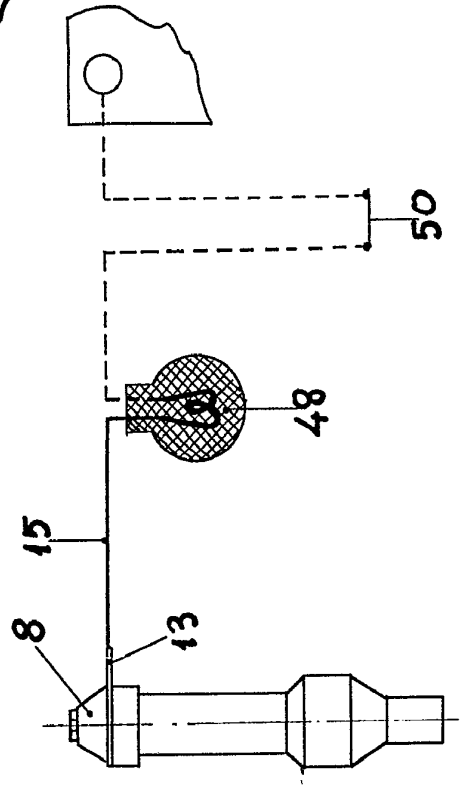
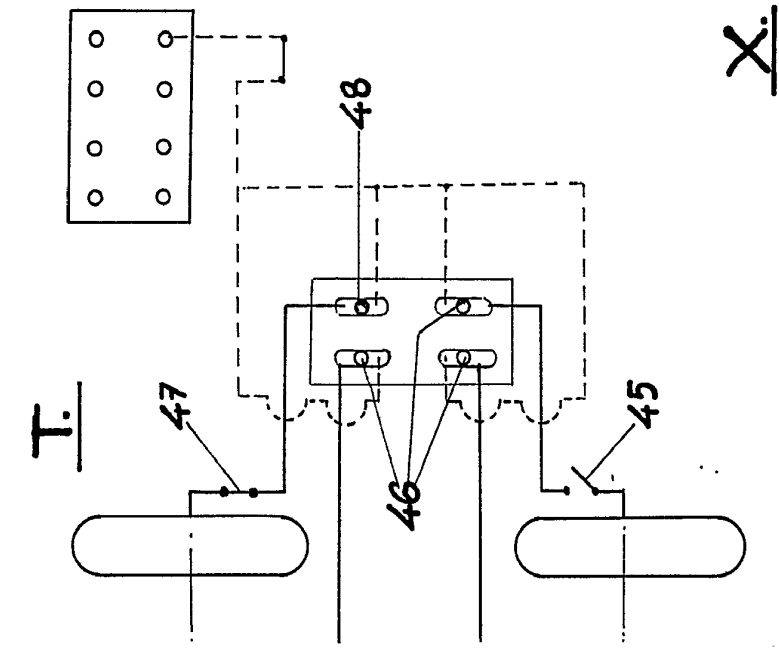
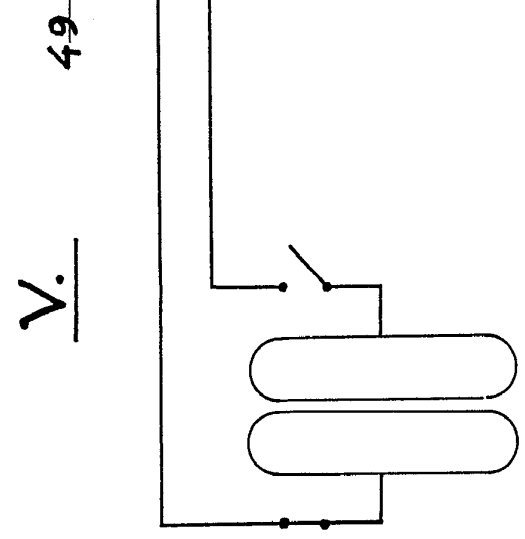
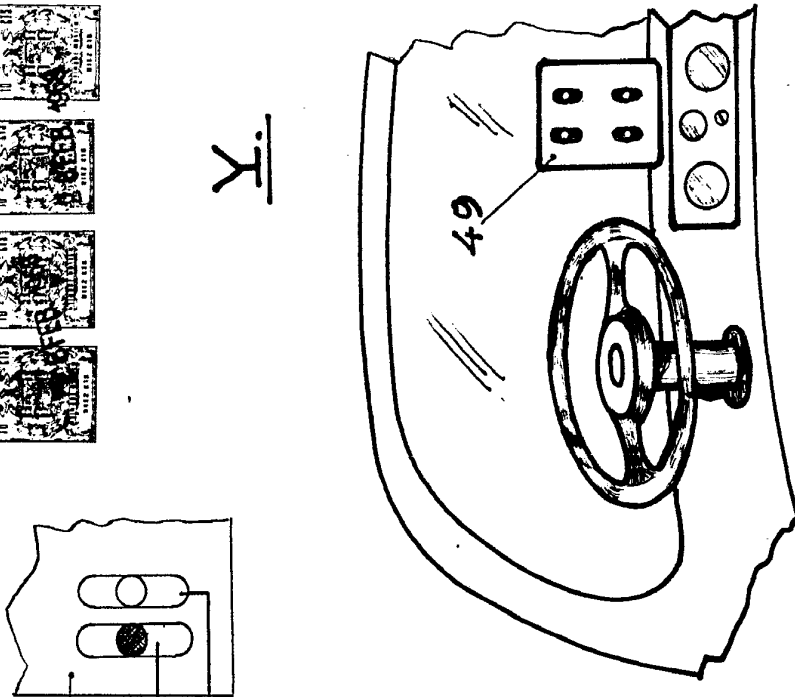


V.



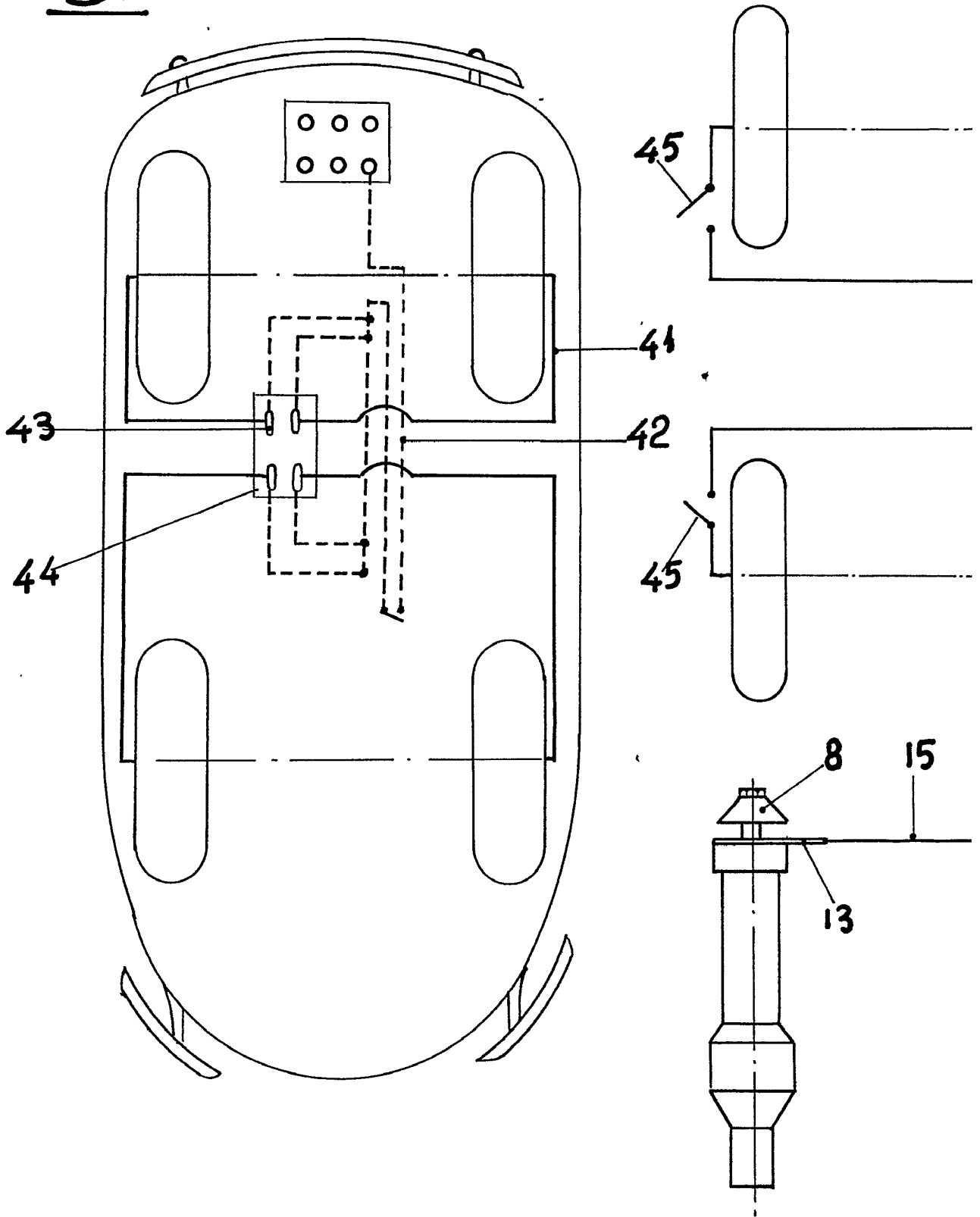
X.



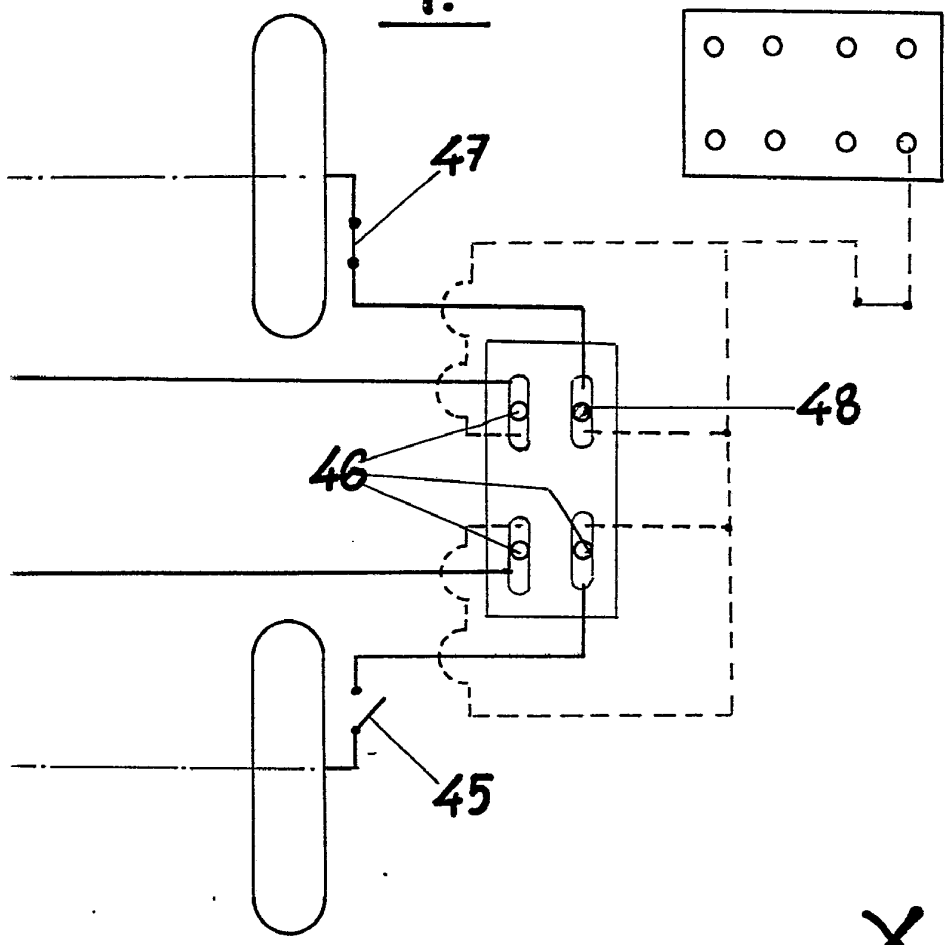


*Handwritten signature or initials.*

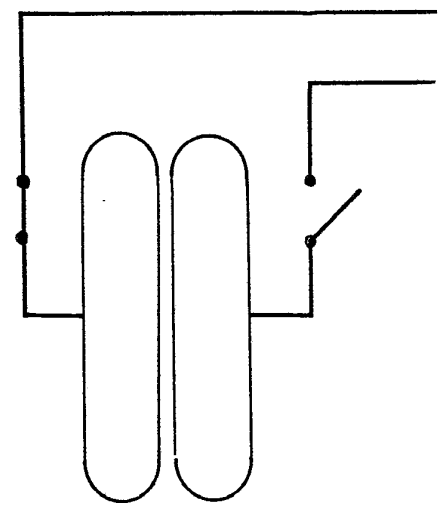
S.



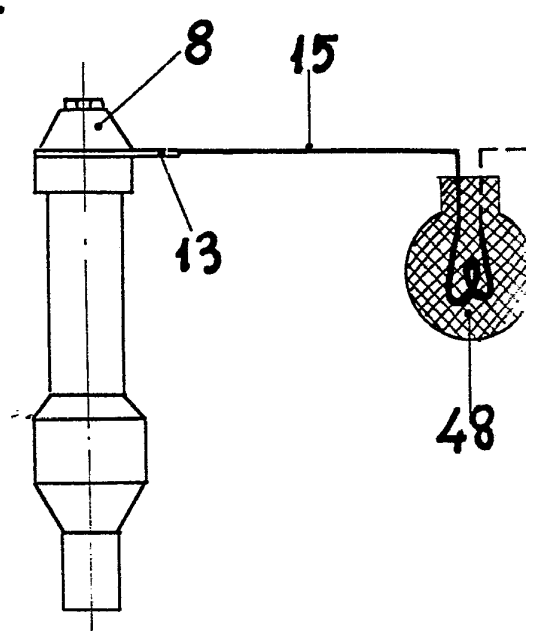
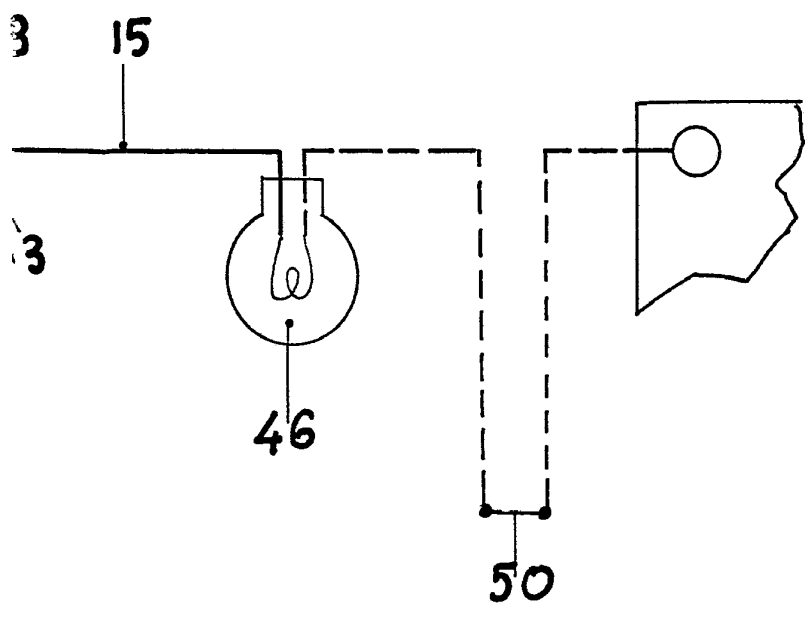
T.



V.

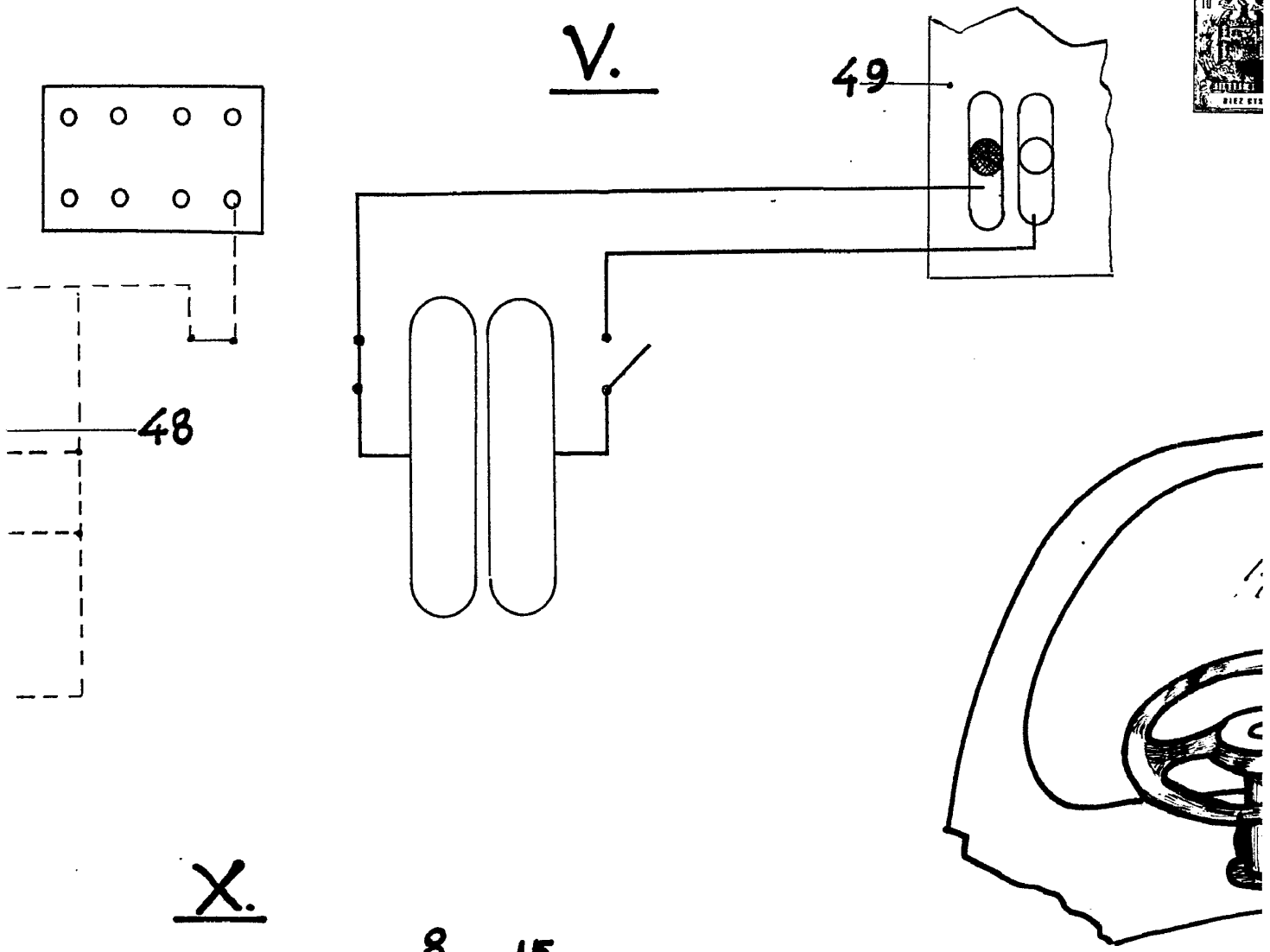


X.

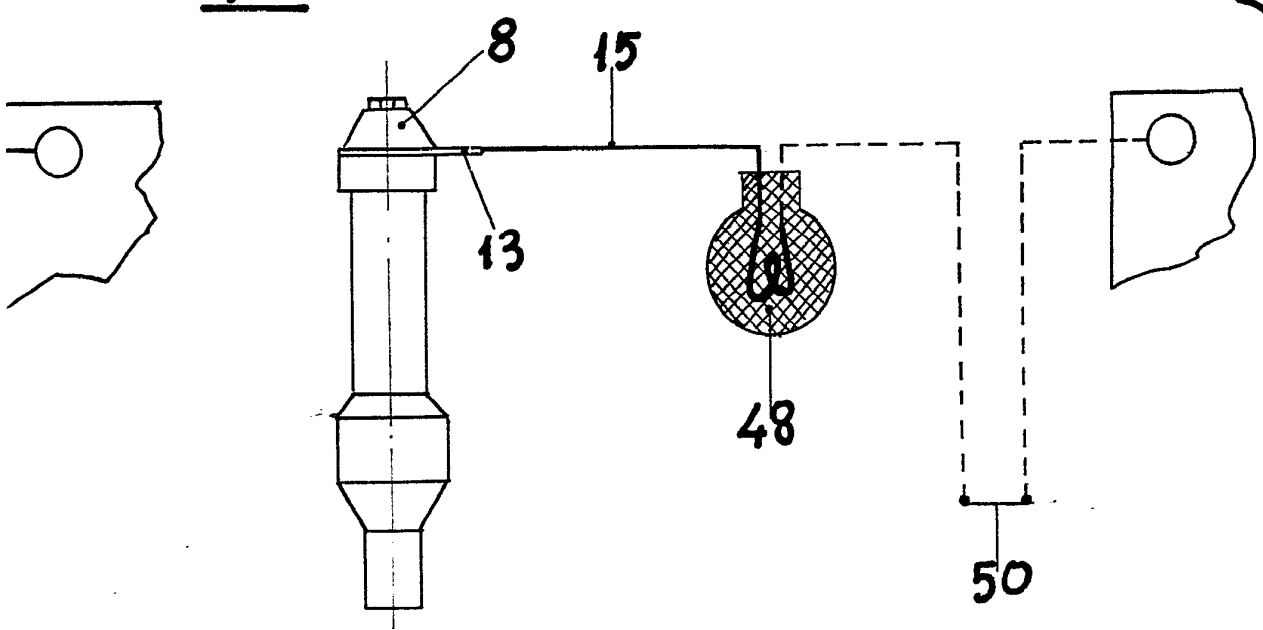




V.



X.

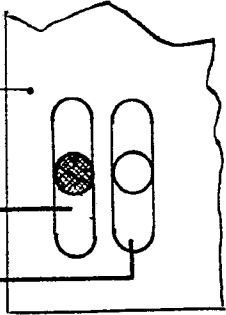


351-7

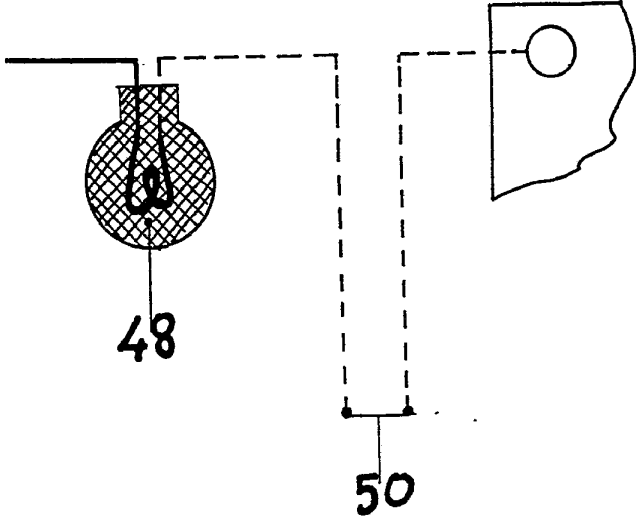
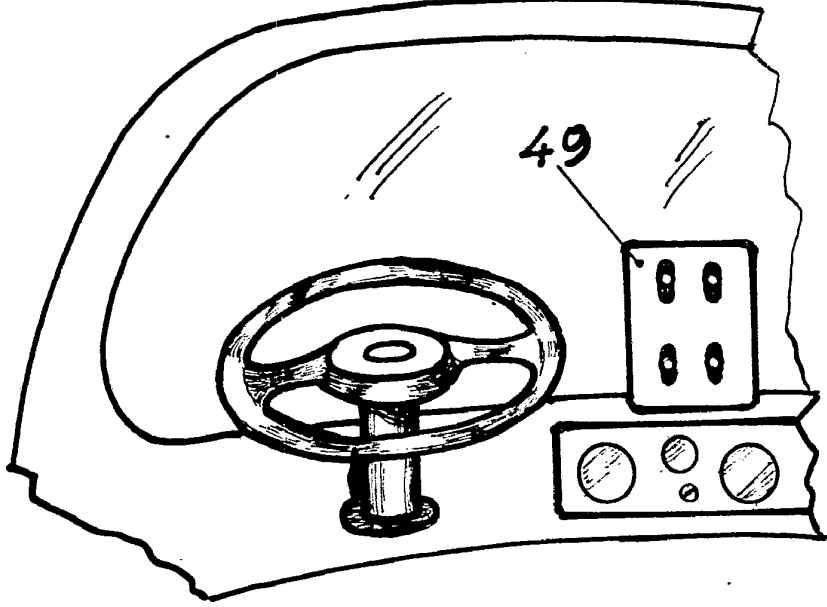
HOJA 4<sup>º</sup> DE CUATRO.

V.

49



Y.



2018 528  
*[Handwritten signature]*

ESCALA VARIABLE.